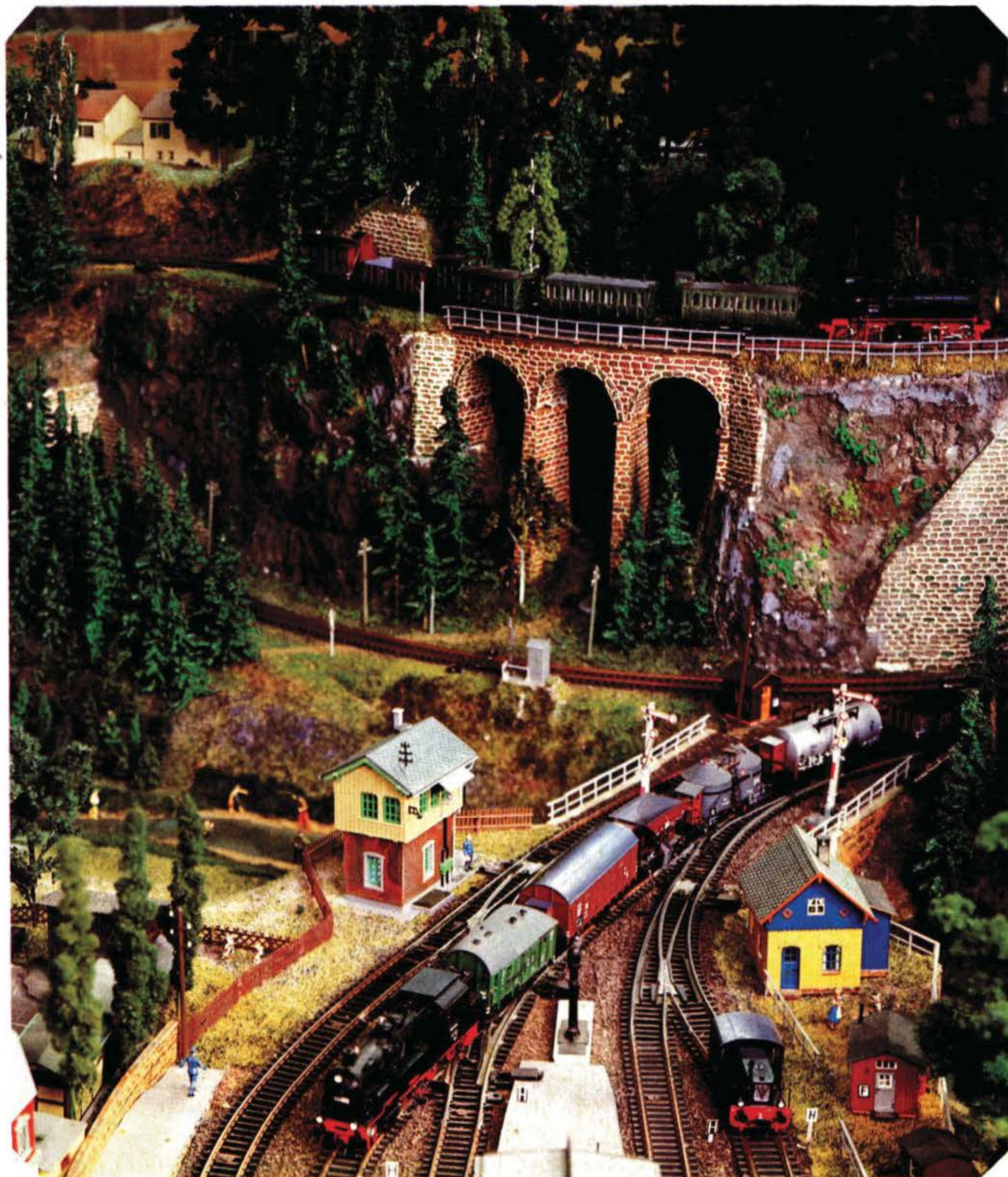
2
87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Die letzten 86er in der DDR



Dresden-Neustadt im Winter

Für den Reiseverkehr im Dresdner Knoten hat nicht nur der Hauptbahnhof mit täglich 580 Zugfahrten, von denen 490 den Reisezügen vorbehalten sind, eine hervorragende Bedeutung.
Ebenso wichtig ist für den Fernreise- und Vorortverkehr der Bahnhof Dresden-Neustadt. In den Jahren 1898 bis 1901 vor allem für den Durchgangsverkehr in Richtung Görlitz, Leipzig und Berlin errichtet, hat sich daran bis heute im wesentlichen nichts geändert.
Täglich gibt es hier 450 Zugfahrten, davon sind 325 Reisezüge. 40 000 Fahrgäste steigen in 24 Stunden zu allen Jahreszeiten ein, aus oder um.
Besonders in den Wintermonaten bietet die repräsentative Bahnhofshalle Schutz vor Witterungsunbilden. Die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos entstanden vor zwei Jahren, und zwar am 13. Februar 1985. Dieses Datum erinnert an das Jahr 1945. In der Nacht des 13. Februar jenes Jahres wurde die weltberühmte Kunststadt Dresden in Schutt und Asche verwandelt.

1 Streckendiesellokomotiven werden nur noch in Richtung Dresden-Klotzsche eingesetzt. Alle anderen den Bahnhof Dresden-Neustadt tangierenden Strecken sind längst elektrifiziert.
Links: eine 120er, die auf ihren nächsten Einsatz als Schiebelok in Richtung Dresden-Klotzsche wartet; rechts: Als „Lz" kam die 119 105 aus Dresden-Klotzsche hierher.

2 Ein Vorortzug nach Meißen Triebischtal verläßt mit der Lokomotive 242 002 den Neustädter Bahnhof.

3 Eingefahren ist der D 931 aus Salzwedel. Die Lokomotive 243 007 brachte diesen Zug nach Dresden.

4 Noch knapp 4 km Fahrt, dann erreicht dieser Zug den Hauptbahnhof Dresden

5 Als Lz ist die 119 105 in Dresden-Neustadt eingetroffen.

Fotos: V. Emersleben, Berlin

1



2



3



4



5



modell eisenbahner inhalt **2/87**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

Titelbild
In diesem Heft stellen wir die TT-Heimanlage des Kreischaer Modellbahnfreundes Franz Scholz vor. Wie unser Titelbild zeigt, sind darauf zahlreiche gut gestaltete Details zu entdecken: Soeben fährt die 93er mit ihrem Nahgüterzug in den Bahnhof Neustadt ein, wo u. a. eine Kö für weitere Rangierarbeiten bereitsteht. Die „Kreuzspinne" auf dem Steinviadukt und auch die meisten der hier abgebildeten Modelle wurden selbst gebaut.
Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 31. 12. 1986
Geplante Auslieferung: 5. 2. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes 3/87: 5. 3. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

1



1 Ein Blick auf das Präsidium des Verbandstages, v. l. n. r.: Dr. Michael Huth, Rudolf Starus, Helmut Reinert, Ferenc Szegö, Günter Mai, Dr. Ehrhard Thiele, Achim Delang, Günter Grohmann, Dieter Zobel, Prof. Dr. Harald Kurz und Wolfhard Bätz
2 Am 15. November 1986 wurde für die Teilnehmer des 6. Verbandstages eine Sonderfahrt mit dem Traditionspersonenzug und der Lokomotive 74 1230 organisiert. Der Zug fuhr von Berlin-Schöneweide nach Groß Schönebeck und zurück. Daß dazu auch Fotohalte gehörten, war selbstverständlich. Einen Tag später konnten in Berlin-Schmöckwitz historische Nahverkehrsfahrzeuge bewundert werden. Allen Akteuren, die für diese unvergeßlichen „Leckerbissen" sorgten, nochmals herzlichen Dank.
Fotos: W. Pawlik, Berlin

Zentrum des geistig-kulturellen Lebens

6. Verbandstag des DMV

Bereits im Heft 12/86 berichtete „me" vom 6. Verbandstag des DMV. Dabei wurde deutlich, daß die bisher erfolgreichste Etappe in der Entwicklung des fast 25jährigen Verbandes hinter uns liegt. Bemerkenswerte Initiativen entwickelten unter anderem die Eisenbahnfreunde. Das betrifft die Unterstützung der Deutschen Reichsbahn und das Verkehrsmuseum Dresden bei der Betreuung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen ebenso wie den Aufbau von Traditionsbetrieben in ausgewählten Bezirken. Der Präsident des DMV, Dr. Ehrhard Thiele, erläuterte dies im Rechenschaftsbericht nicht nur an Beispielen, sondern verwies außerdem auf eine ganz besondere Aktivität. Er sagte: „Hoch anzuerkennen sind die Bemühungen der AG 2/26 Weißwasser, auf dem Rest des 600-mm-Schmalspurbahnnetzes der Waldeisenbahn Muskau, heute als Werkbahn betrieben, ein Traditionszentrum aufzubauen. Hier werden Fahrzeuge erhalten, gepflegt und gelegentlich Sonderfahrten organisiert. Kooperationsbeziehungen zum Rat der Stadt Weißwasseer und zum Kulturbund der DDR sind der richtige Ausgangspunkt für das weitere Vorgehen."
Erfahrungsaustausche mit Betreuerkollektiven von Museums- und Traditionsfahrzeugen und Vertretern der DR wurden zum Zentrum eines fruchtbaren Gedankenaustausches.
Sehen lassen kann sich auch die Jugendarbeit. In Vorbereitung der Spezialistentreffen konnten bereits auf Bezirksebenen hervorragende Ergebnisse erreicht werden. Zunehmend sind die Lager der Erholung und Arbeit gefragt. Waren 1983 erst 29 Jugendliche dabei, haben 1986 70 Jugendliche bei der Deutschen Reichsbahn sozialistische Hilfe geleistet.

Daß heute 58 Straßenbahnfahrzeuge im historischen Gewand vorhanden sind, ist in erster Linie das Verdienst der rund 400 Nahverkehrsfreunde unseres Verbandes. Kaum noch vorstellbar sind gesellschaftliche Höhepunkte auf kommunaler Ebene ohne den Einsatz solcher Wagen in Berlin, Leipzig, Dresden, Halle, Gera und Magdeburg.

Große Fortschritte erzielte die Technische Kommission bei der Beratung der Modellbahnindustrie, bei Standardisierungsvorhaben an Industrieerzeugnissen, im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Normen Europäische Modellbahnen (NEM) und nicht zuletzt beim Aufbau einer Datenbank mit Heimcomputertechnik.

Wesentlichen Anteil an der erfolgreichen Entwicklung unseres Verbandes haben die Kommissionen für Öffentlichkeitsarbeit und Wettbewerbe. Dazu stellte Dr. Eberhard Thiele fest, daß es gestützt auf die gute kollektive Zusammenarbeit gelungen ist, in den Arbeitsgemeinschaften viele gesellschaftliche Aktivitäten zu entwickeln. Aber auch die alljährlich stattfindenden Modellbahnwettbewerbe legen ein beredtes Zeugnis vom Können unserer Modellbauer ab.

Die eindrucksvolle Bilanz wurde im Rahmen der Diskussion erneut sichtbar. Die Delegierten und Gäste erfuhren eine Fülle von Informationen über künftige Vorhaben in allen Bereichen des DMV. Der wiedergewählte Präsident, Dr. Eberhard Thiele, unterstrich in seinem Schlußwort, „daß es diesmal nicht nur schlechthin um Feststellungen ging, also der Istzustand erläutert wurde. Es beeindrucken besonders die vielen neuen Lösungswege. Sie veranschaulichen, daß wir eine neue Etappe, eine neue Qualität in unserer kulturpolitischen Arbeit erreicht haben."

Aus der Diskussion

Günter Grohmann, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, *übermittelte herzliche Grüße und Glückwünsche vom Minister für Verkehrswesen und der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Er betonte in seinem Diskussionsbeitrag, daß die vielfältigen kulturpolitischen Leistungen des DMV eine gute Grundlage sind, um die weitere Arbeit wirkungsvoll fortzusetzen. Günter Grohmann ist selbst Mitglied des DMV und unterstrich aus eigener Erfahrung die Bedeutung der*



Günter Grohmann, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn bei seinem Diskussionsbeitrag

Verbandsarbeit nach dem XI. Parteitag der SED, geht es doch darum, das geistig-kulturelle Leben noch reicher und vielseitiger zu gestalten.

Rolf Steinicke, Vorsitzender der Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV und Stellvertretender Direktor des Verkehrsmuseums Dresden, *befaßte sich in seinen Ausführungen mit einem sehr interessanten Problem: die Verschönerung der Reiseverkehrsanlagen bei der DR. Zahlreiche Bürgerinitiativen unter Führung der Nationalen Front haben mit der DR ausgehend vom Beispiel Hohenstein-Ernstthal – wo örtliche Organe mit anpackten, um dem Empfangsgebäude ein attraktives Aussehen zu verleihen – viel erreicht. Zeugnis dafür sind inzwischen Schmiedefeld in Thüringen, Freiberg und Bienenmühle, um nur einige zu nennen. „Hier sollte", so Rolf Steinicke, „auch der DMV mithelfen. Großzügige Unterstützung der DR für unser Hobby muß durch Taten beantwortet werden."*

Werner Lexow, Vorsitzender des Bezirksvorstandes Greifswald: *„Wir sind froh, hier heute mitteilen zu können, daß wir auf dem Wege, zwischen Putbus und Göhren einen Traditionsbetrieb einzurichten, einen großen Schritt vorangekommen sind. Zahlreiche Dienststellen unterstützen uns dabei, und wir werden unsere Kraft darauf konzentrieren, um im Oktober 1989 zum 90jährigen Bestehen des „Roland" diesen Betrieb planmäßig aufzunehmen. Unsere Schmalspurbahn erfreut sich einer ständig steigenden Beliebtheit. Allein 1985 fuhren mit ihr mehr als 600 000 Reisende."*

Hans-Hennig Schauer, Direktor des VEB Berliner TT-Bahnen und Mitglied des Präsidiums, *versicherte, daß sich die Werktätigen des VEB BTTB große Mühe geben, um so viel*



Aus dem Beschluß des 6. Verbandstages

■ Im Mittelpunkt der kulturpolitischen Arbeit des DMV stehen solche gesellschaftlichen Höhepunkte wie das 750jährige Bestehen Berlins, 25 Jahre DMV, der MOROP-Kongreß in Erfurt und das 150jährige Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

■ Der Zusammenarbeit mit den örtlichen, staatlichen und gesellschaftlichen Organen, wozu auch der Kulturbund der DDR gehört, ist noch größere Aufmerksamkeit zu schenken.

■ Die Technische Kommission konzentriert sich auf die umfassende Anleitung der Arbeitsgemeinschaften, um die Qualität des Modellbaues, vor allem im Hinblick auf den wissenschaftlich-technischen Fortschritt, weiter zu entwickeln.

■ Die Eisenbahnfreunde fördern den Erfahrungsaustausch zur umfassenden Pflege und Erhaltung technischer Sachzeugen bei der Eisenbahn und die weitere Gestaltung von Fahrzeug-Ausstellungen, bereiten Sonderfahrten vor sowie organisieren den Fotowettbewerb in einer hohen Qualität. Singgemäß gilt dies auch für die Nahverkehrsfreunde. Weitere Patenschaftsverträge mit den Nahverkehrsbetrieben sind eine Grundlage für die Fortsetzung der erfolgreichen Arbeit.

■ Die Jugendkommission unterstützt weiterhin die Schülerarbeitsgemeinschaften. Im Mittelpunkt stehen aber auch die Treffen junger Eisenbahner, die Lager der Erholung und Arbeit sowie die Werbung für Berufe im sozialistischen Verkehrswesen.

■ Hohe Ergebnisse in der kulturpolitischen Arbeit zu erreichen, ist die Hauptaufgabe der Wettbewerbskommission. Die führende Position beim Internationalen Modellbahnwettbewerb ist zu festigen.

■ Die Öffentlichkeitsarbeit wird weiterhin wichtiger Bestandteil der Verbandsarbeit sein. Ausstellungen, Exkursionen, Filmveranstaltungen und Publikationen in Presse, Rundfunk und Fernsehen sind dafür am besten geeignet. Kontakte mit den befreundeten Organisationen in den sozialistischen Ländern sollten weiter ausgebaut werden. Die zielgerichtete und konstruktive Mitarbeit im MOROP wird fortgesetzt.

Wir stellen vor:



Manfred Neumann,

Generalsekretär des DMV

– Jahrgang 1941
– von 1951 bis 1955 Pioniereisenbahner in Leipzig
– von 1955 bis 1958 Lehre bei der Deutschen Reichsbahn
– danach Fahrkartenverkäufer, Stellwerksmeister und Fahrdienstleiter
– dann Studium an der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha
– anschließend tätig u. a. als Reiseverkehrsaufsicht, Mitarbeiter der Politischen Abteilung der Rbd Halle, Leiter des Klubs junger Techniker, Beauftragter der MMM der Rbd Halle, ab 1979 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Ministerium für Verkehrswesen
– Mitglied des DMV seit 1970, von 1970 bis 1977 Sekretär des BV Halle, 1977 bis 1979 stellv. Vorsitzender des BV Halle

Wir stellen vor:



Reiner Enders,

Vizepräsident des DMV

– Jahrgang 1937
– von 1955 bis 1958 Studium an der Ingenieurschule in Dresden,
– danach u. a. Gruppenleiter in den Bahnbetriebswerken Schwerin und Pirna, Mitarbeiter der Rbd Dresden, Parteisekretär im damaligen Bw Dresden-Altstadt, Maschinenkontrolleur der Rbd Dresden, Leiter des Bw Dresden und Fernstudium an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List",
– anschließend Verwaltungsleiter Maschinenwirtschaft der Rbd Dresden, Vizepräsident der Rbd Dresden, ab 1984 Leiter der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen
– seit 1. Januar 1987 Stellvertreter des Generaldirektors der DR für Koordinierung und Kontrolle im Ministerium für Verkehrswesen



Dr. Ehrhard Thiele, Präsident des DMV, während der Rechenschaftslegung vor dem 6. Verbandstag

wie nur möglich zu produzieren und die Versorgung mit dieser beliebten Modellbahn zu stabilisieren. Kopfzerbrechen macht aber die Zusammenarbeit mit dem Handel. Gemäß den Bedürfnissen vieler Modelleisenbahner wurden in der jüngsten Vergangenheit sehr viele Ersatz- und Einzelteile produziert. Sie werden durch den Handel nicht abgenommen, weil angeblich kein Bedarf besteht. „Hier ist schnellstens eine wirkungsvolle Überzeugungsarbeit im Interesse unserer Freizeitbeschäftigung erforderlich", sagte Freund Schauer.

Harald Glück, Vorsitzender der AG 3/75 „Eisenbahntradition",
verwies auf die große Resonanz beim Einsatz des Traditionseilzuges. Er ist bei der Bevölkerung sehr beliebt. Die 35 Mitglieder der AG werden weiterhin ihr Bestes geben, damit der Zug auch künftig durch unser Land rollen kann. Manche Eisenbahnfreunde respektieren jedoch dieses „Kulturgut Eisenbahn" nicht ausreichend und zollen den Bemühungen um einen sauberen Zug keine



Modellbahnfreund Tongori (Bild) überbrachte herzliche Grüße im Auftrage des ungarischen Modellbahn-Verbandes wie auch Andrżej Brzozowski von der polnischen Bruderorganisation.

Anerkennung. Papierreste und andere Abfälle werden gedankenlos herumgeworfen, und in den Toilettenräumen sind sogar mühsam erworbene Originalschilder verschwunden.

Harald Glück sagte, daß dies für die Zwickauer Eisenbahnfreunde die größte Mißbilligung ihrer Arbeit und es Anliegen aller DMV-Mitglieder sei, solchen Übelständen nicht tatenlos zuzusehen.

Heinz Speerling, Sekretär des Bezirksvorstandes Magdeburg,
berichtete über die Erfahrungen bei der Gewinnung von Eisenbahnernachwuchs. Der Magdeburger Ausstellungszug mit der Modellbahnanlage und dem Berufsorientierungszentrum erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Die kleine Gruppe der AG 7/21 wird sich auch künftig bemühen, alles zu tun, um möglichst viele junge Leute für den Eisenbahnerberuf zu begeistern. Gleiches gilt für den Städtischen Nahverkehr, entsprechende Erfolge gibt es auch bei der Zusammenarbeit mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben.

Liebe Modellbauer!
Hiermit laden wir alle am Modellbau interessierten Leser des „me" zu einem Forum ein. Wir treffen uns am 21. Februar 1987 um 9.30 Uhr im Kulturraum des S-Bahnhofs Berlin-Kaulsdorf, zu erreichen mit der S-Bahn in Richtung Strausberg. Gegenstand des Erfahrungsaustausches sollen die Planung und die Auswahl der Modelle, das Fertigen von Bauunterlagen, der Modellbau und der Wettbewerb des DMV sein. Eingeladen sind alle Experten und die weniger Geübten gleichermaßen. Vor allem sind auch Bastler herzlich willkommen, die sich bisher mit ihren Ideen und Modellen noch nicht an die Öffentlichkeit gewagt haben.
Die Veranstalter würden sich über eine rege Teilnahme sehr freuen. Natürlich können auch Modelle mitgebracht werden. Das gilt ebenso für Bauunterlagen. Gewünscht werden ebenfalls Anfängermodelle und Modelle im Bauzustand, denn die Anschauung fördert die Diskussion.
Kommission für Wettbewerbe beim BV Berlin des DMV
Redaktion „modelleisenbahner"

Leser schreiben ...

Schüler-Wettstreit in der UdSSR
In der sowjetischen Stadt Uslowaja im Bezirk Tula wurden im Juli vergangenen Jahres die sowjetischen Schüler-Unionswettkämpfe im Eisenbahnmodellbau ausgetragen, an denen sich rund 100 Schüler beteiligten. Bei den Leistungsvergleichen wurden Geschwindigkeit, Zugkraft sowie sparsamer Stromverbrauch der selbstfahrenden Lokomotivmodelle bewertet.
E. Lohse, Erfurt

Insgesamt gab's drei
Ich möchte auf den Beitrag „Die Nordkaukasische Pioniereisenbahn ‚Gagarin'" im „me" 3/85 zurückkommen. In der DDR sind drei Lokomotiven der Gattung p 185 verblieben: In der Prignitz die 99 1401. Davon gibt es ein Merkblatt der Maschinenwirtschaft. Es handelte sich um eine Dh2t, ca. 250 PS, vierte Achse war Treibachse, Abstand zur vierten Achse unsymetrisch, etwa 6 t Achslast, gekuppelt mit einem T 3, Gesamtlast 40 t. Zwei weitere Lokomotiven dieser Bauart liefen im Mansfeld-Kombinat mit den Nummern 19" und 20", Fabrik-Nr. 118073 und 118074, Baujahr 1954.
H. Dönau, Klostermansfeld

Lok 3 statt Lok 2
Im Heft 3/86 wurde eine Werklok der ehemaligen Firma Friese in Kirschau bei Bautzen vorgestellt. Allerdings handelte es sich dabei nicht um die frühere Lokomotive 2, sondern um die Lokomotive 3 der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (EBOE). Lokomotive 2 wurde schon 1905 mit der Fabrik-Nummer 7024 gebaut, verblieb bis zu ihrer Verschrottung im Dezember 1958 auf ihrer Stammbahn. Bei der „Nr. 2" an der auf Abbildung im „me" 3/86 auf Seite 14 gezeigten Lokomotive wird es sich um eine Werkbahnbezeichnung gehandelt haben. Das Foto von der EBOE-Lok habe ich am 10. Mai 1954 im Bahnhof Ulzburg aufgenommen.
K. Herbener, Kaltenkirchen (BRD)



Leser meinen ...

Lob für Zwickau
Überraschend schnell tauchte im Modellbahnhandel die neueste Ausführung der BR 118 (ohne Zierstreifen und mit neuer Nummer) in H0 auf. Der Hersteller dieses Modells, VEB Plasticart Annaberg-Bucholz, Werk 5 Zwickau, verdient dafür ein großes öffentliches Lob. Würden alle unsere Modellbahnhersteller so schnell arbeiten, wären wir sicher schon viel weiter. Ich denke da nur an die PIKO-BR 130 oder BR 01^5, welche schon durch geringfügige Änderungen weiter verbessert werden könnten. Von „Zwickau" darf man lernen.
P. Kasperzek, Sebnitz

Leser fragen...

BR 280 gesucht
Wer kann Hinweise über den Verbleib der beiden Triebzüge BR 280 machen? Der eine Steuerwagen des 280 007-6 ist im Bw Falkenberg abgestellt und dient als Lagerraum o. ä. Wo sind aber die restlichen Triebwageneinheiten geblieben?
M. Hille, Cottbus

Wie großzügig!



Aufgenommen in Erfurt West und eingesandt von Olaf Martin

Der Weg zur Verbandsgründung – 1952 bis 1960



Chronik des DMV

1952, *September:* Das erste Heft der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" erscheint. Sie ist Basis zur Förderung eines breiten Erfahrungsaustausches.

1953, *März:* Die Zentralstation „Junger Techniker" ruft zum Konstruktionswettbewerb für den Eisenbahnmodellbau auf.
September: „Der Modelleisenbahner" gibt eine erste Übersicht über die in der DDR existierenden Modellbahn-Arbeitsgemeinschaften, Adressen werden vermittelt.

1954, *Januar:* Der Entwurf eines Rahmenplanes für die Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" erscheint.
April: Der Zentralrat der FDJ ruft zum 1. Modellbahnwettbewerb auf.

1955, *Oktober:* In der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" wird eingeschätzt, daß die Arbeitsgemeinschaften in der DDR bei internationalen Vergleichen im Rahmen des MOROP eine führende Rolle einnehmen.

1956, *Januar:* Der Verkehrsminister der DDR, Dipl.-Ing. Erwin Kramer, würdigt die Erfolge der Arbeitsgemeinschaften junger Modelleisenbahner bei der Nachwuchsgewinnung für die Deutsche Reichsbahn.
April: Die Hochschule für Verkehrswesen der DDR „Friedrich List" Dresden verabschiedet ein Dokument zur Förderung von Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner".
Mai: Berliner Pioniereisenbahner sammeln Erfahrungen beim Einsatz auf dem Zittauer Schmalspurnetz.

1957, *November:* Eine schwedische Modelleisenbahner-Delegation besucht die Arbeitsgemeinschaft „Junger Pioniereisenbahner" in Berlin.

1958, *Juli:* Junge Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn überreichen dem V. Parteitag der SED eine Personenzuglokomotive der BR 23.10. Sie wurde aus zusätzlichen Arbeitsleistungen finanziert. Eine Delegation von Modelleisenbahnern übergibt analog dazu ein Präzisionsmodell dieser Lokomotive in der Nenngröße 0.

1959, *Oktober:* In einem Artikel der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" wird nachgewiesen, daß die Gründung einer Dachorganisation für alle Modelleisenbahner zwingend notwendig ist.

Matthias Mitdank (DMV), Leipzig

Die Leipziger Überland-Straßenbahnen

(1. Teil)

Zur Vorgeschichte

Wie in vielen Städten des ehemaligen Deutschen Reiches entstand auch in der Messemetropole Leipzig aus der Pferdebahn ein elektrisch betriebenes Straßenbahnnetz.

So wurde die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) Rechtsnachfolgerin der Pferdebahn und begann ab 1896 ihre Strecken zu elektrifizieren. Im gleichen Jahr wurde außerdem die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) gegründet. Beide Gesellschaften standen in einem erbitterten Konkurrenzkampf, und das hatte folgende Ursache:

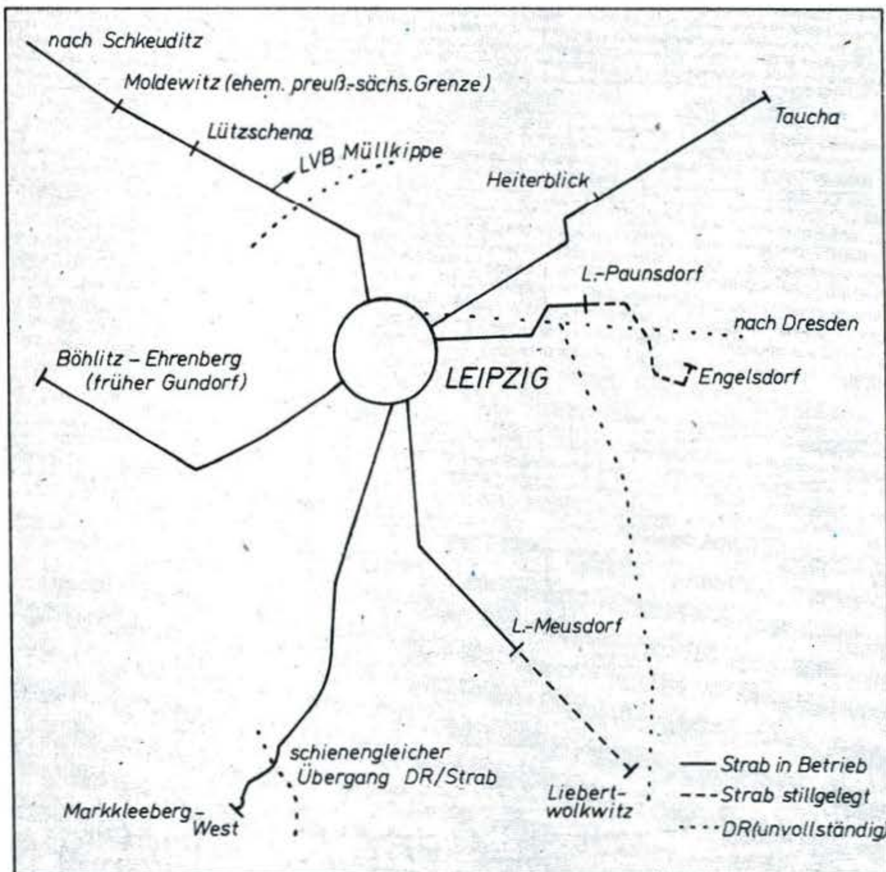
Da die GLSt, meist als „Blaue" bezeichnet, auf den ehemaligen Pferdebahnstrecken fuhr, besaß sie den Vorteil, alle breiten Hauptstraßen mit dem größten Fahrgastaufkommen zu befahren. Somit wurde die „Rote" (LESt) von vornherein auf Nebenstraßen abgedrängt. Allerdings durchfuhr die „Rote" den Stadtkern, was weder der Pferdebahn noch der „Blauen" nie gestattet worden war. Um dennoch konkurrenzfähig zu bleiben, scheute die „Rote" nicht, damals noch weit von der Stadt liegende Ortschaften dörflichen Charakters mit der Innenstadt zu verbinden. Dabei wurden die Gleise auf den Landstraßen verlegt, deren angrenzende Flächen noch völlig unbebaut waren.

Die „Leipziger Außenbahn AG" (LAAG)

Am 6. Februar 1900 war die Leipziger Außenbahn AG gegründet worden. Obwohl diese Bahn eigene Aktionäre besaß und eine eigene Verwaltung hatte, übernahm die GLSt den Bahnbetrieb. Am 21. Dezember 1900 wurde die erste Teilstrecke vom Blücherplatz (heute Platz der Republik unmittelbar neben dem Hbf) bis Wahren eröffnet.

Schon zwei Jahre später folgte eine weitere Linie, die am Roßplatz begann und über die heutige Karl-Liebknecht-Straße und Connewitz nach Gautzsch (heute Markkleeberg-West) führte. Neu gebaut werden mußte in diesem Zusammenhang der Abschnitt Eiskeller (heute Haltestelle Koburger Brücke) – Gautzsch-Gasthaus – Weißer Stern. Diese Bahn wurde am 16. Mai 1902 in Betrieb genommen.

Am 9. Juni 1905 erfolgte die Streckenfreigabe des zweiten Bauabschnittes der 1900 eröffneten Wahrener Linie bis Lützschena. Zwei Jahre später kam die Strecke vom Fleischerplatz (heute Friedrich-Engels-Platz) nach Gundorf (heute Böhlitz-Ehrenberg), die am 17. Mai 1907 eröffnet wurde, hinzu. Schließlich verkehrte dann ab 27. Oktober 1910 auch über Lützschena hinaus bis Schkeuditz die Straßenbahn. Am gleichen Tag wurde auch der Betriebshof Schkeuditz in Betrieb genommen.



1 Schematische Darstellung des Leipziger Überlandstraßenbahnnetzes

Preußen forderte besondere Fahrerlaubnis

Interessant ist die Tatsache, daß die Strecke nach Schkeuditz ab Stahmeln als Kleinbahn konzessioniert war. Da bei Modelwitz die sächsisch-preußische Landesgrenze überschritten wurde, war für den Bau und Betrieb dieser Strecke die Genehmigung des preußischen Regierungspräsidenten in Merseburg erforderlich. In jener Zeit gab es übrigens weitere Überlandbahnprojekte. Auch Zwenkau, Markranstädt und Liebertwolkwitz sollten an das bestehende Netz angeschlossen werden. Alle drei Vorhaben scheiterten aufgrund mangelnder finanzieller Baubeteiligung der betreffenden Gemeinden. So mußten die begonnenen Arbeiten am Straßenbahnhof Liebertwolkwitz wieder eingestellt werden. Nach den gleichen Unterlagen entstand dann aber der Betriebshof Schkeuditz. Die LAAG-Strecken waren zumeist eingleisig und hatten Ausweichen erhalten. Die Linien nach Gundorf (heute Böhlitz-Ehrenberg) und Schkeuditz befanden sich teilweise auf eigenem Bahnkörper. Dagegen verlief die Strecke nach Gautzsch ausschließlich im Straßenplanum.

Eine Besonderheit bestand darin, daß die Fahrer der Schkeuditzer Strecke für den preußischen Teil eine besondere Fahrerlaubnis haben mußten. Alle Endstellen der Außenbahn hatten Umsetzanlagen. Erst nach dem zweiten Weltkrieg wurden sie nach und nach beseitigt. 1949 erhielt in Markkleeberg-Mitte (früher Oetzsch) eine Gleisschleife für die Landwirtschaftsausstellung (agra). 1955 folgte ein Gleisdreieck in Böhlitz-Ehrenberg. Wendeschleifen gab es ab 1958 in Schkeuditz und 1961 in Markkleeberg-West (früher Gautzsch). Seit dieser Zeit ist es möglich, auf den ehemaligen LAAG-Strecken Einrichtungsfahrzeuge einzusetzen.

Doch zurück zur LAAG: Da sich auch hier die Inflationszeit auswirkte, wurde der Betrieb wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten in der Zeit von Juli 1923 bis April 1924 ganz eingestellt.

Ein Ersatzverkehr mit „Hafermotoren" war ebenso unmöglich wie der Einsatz von Kraftomnibussen. Meist erreichte die Bevölkerung Leipzig nur zu Fuß.

Von der „Zwirnsrolle" zur Liniennumerierung

Ursprünglich verwendete man zur Kennzeichnung der Linien Symbole, für die der Volksmund sehr treffende Bezeichnungen schuf.


"Zwirnsrolle"
Blücherplatz - Wahren - Lützschena-Schkeuditz


"Meierkelle"
Fleischerplatz - Leutzsch - Gundorf


"Sternbahn"
Roßplatz - Connewitz - Oetzsch-Gautzsch

treiben. Die Linien 28 und 29 wurden mit dem bekannten Leipziger Mitteleinstiegwagen (siehe „me" 10/71) betrieben und zu einer Linie zusammengefaßt. Sie verkehrte nunmehr als „28" und war mit 19,1-km/h-Reisegeschwindigkeit die schnellste Leipziger Straßenbahnlinie.

Zwei Stromsysteme kreuzen sich

Nach dem zweiten Weltkrieg konnten die Außenbahnlinien wieder in Betrieb genommen werden. 1946 wurde die Linie 28 von Markkleeberg kommend nur bis Wahren-Rathaus betrieben. Gleichzeitig verkehrte eine neue Linie 29 vom Bayerischen Bahnhof am Hauptbahnhof entlang nach Schkeuditz. Bis Böhlitz-Ehrenberg fuhren zeitweise die Linien 18 und 13, bis 1959 auch die Linie 17. Während des Spitzenverkehrs kam außerdem die Linie 25 hinzu. Seit 1984 rollt statt der 29 die Linie 11 nach Schkeuditz. Eine durchaus sehenswerte Besonderheit ist die schienengleiche Kreuzung mit der Deutschen Reichsbahn in Markkleeberg-West. Diese seit 1963 ebenfalls reichsbahnseitig elektrifizierte Kreuzungsanlage wird durch Streckentrenner isoliert. Bei geöffneten Schranken befindet sich durch entsprechende Schaltung die Kreuzung unter 600-V-Gleichstrom. Wenn die Schrankenbäume geschlossen werden, wird der Straßenbahnstromkreis im Kreuzungsbereich geöffnet. Die Elloks der DR durchfahren diesen Abschnitt stromlos (siehe auch „me" 4/64).

Maximumfahrzeuge mit Kanonenöfen

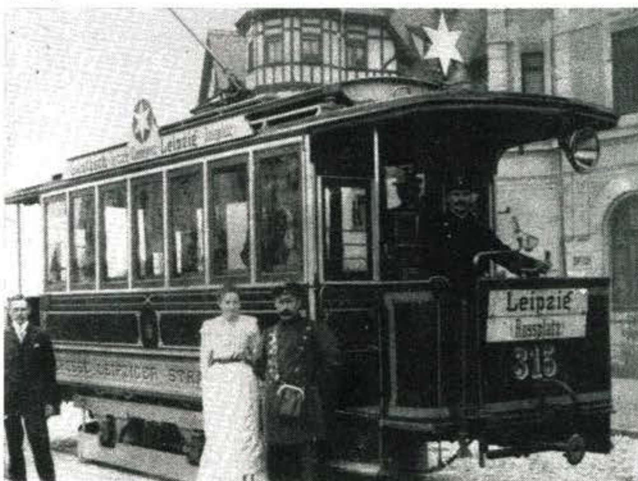
Die GLSt verfügte über einen technisch außerordentlich interessanten Fahrzeugpark. Während für die Inbetriebnahme der Schkeuditzer Strecke 20 Triebwagen beschafft worden waren, wurden für die Gautzschener und Gundorfer Linien die erforderlichen Fahrzeuge lediglich von der GLSt gepachtet.

Tabelle: Triebwagen der LAAG

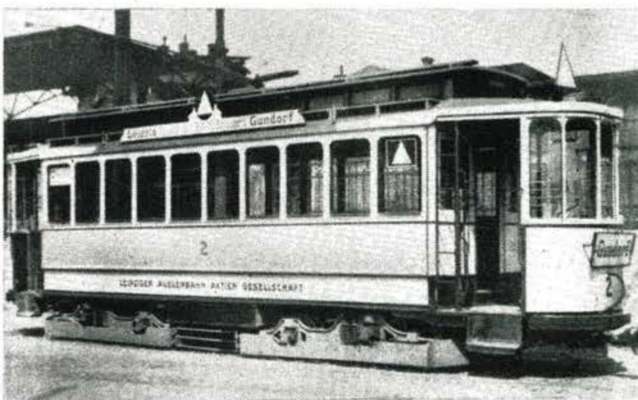
Typ	Baujahr	1. Nr.	2. Nr.	3. Nr.	4. Nr.	Schicksal
24	1910	1	1378	5096 I		Hist. Wagen
24	1910	2	1379			5. 5. 67 n. Unfall a
24	1910	3	1380	1389 II		10. 9. 69 a; 1957 ER
24	1910	4	1381			19. 3. 72 b. Brand a
24	1910	5	1382			15. 10. 79 a
24	1910	6	1383	1390 II	5081 II	11. 82 a; 1957 ER
24	1910	7	1384			1944 Kriegsverlust
24	1910	8	1385			5. 10. 79 a
24	1910	9	1386			46 n. Unfall a
24	1910	10	1387			15. 10. 79 a
24	1910	11	1388			9. 76 a
24	1910	12	1389	1380 II		15. 10. 79 a
24	1910	13	1390	1397 II		15.10. 69 a; 1956 ER
24	1910	14	1391	1400 II		1949 Gläserner Leipziger; 1954 umgebaut; 25. 5. 67 a
24	1910	15	1392			30. 10. 69 1; 1957 ER
24	1910	16	1393			30. 10. 69 a; 1957 ER
24	1910	17	1394	2000		1954 Bw zum Gläs. Leipziger 14. 8. 67 a
24	1910	18	1395	5082 II		21. 10. 72 a; 1957 ER
24	1910	19	1396			15. 10. 69 a; 1957 ER
24	1910	20	1397	1383 II	5097 I	1984–1985 Umbau zum historischen Tw 20 LAAG
29	1930	1 047				1967 n. Strausberg, dort 2; 1975 n. Unf. a
29	1930	1 048				1967 n. Strausberg, dort 10; 1971 n. Unf. a
29	1930	1 049				1969 a
29	1930	1 050				1944 Kriegsverlust

Die Triebwagen 1378–1388 wurden zwischen 1937 und 1943 zu Lenkdreiachsern umgebaut; die Tw 1389–1397 bleiben Maximum-Vierachser.

2



3



Ab 1. Februar 1928 wurden die Symbole aufgegeben und an deren Stelle Liniennummern eingeführt. Gleichzeitig erfolgte die Zusammenlegung der Gautzscher und Gundorfer Linie, die nunmehr als Linie 28 weiter fuhr. Die Schkeuditzer Linie erhielt die Nummer 29. Bereits am 1. März 1929 war die 28 wieder geteilt worden. Sie wurde nunmehr zwischen Gautzsch und Hauptbahnhof betrieben. Die Linie nach Gundorf erhielt die Nummer 27. Die bis dahin zeitweise eingesetzte Verstärkungslinie 27, welche in Böhlitz-Ehrenberg, Jahnstraße, endete, wurde nun mit der Nummer 26 bezeichnet. Am 1. April 1936 startete die LAAG einen weiteren Versuch, lange Durchgangslinien zu be-

Außerdem besaß die LAAG keine eigenen Beiwagen. 1910 stellte die LAAG 20 Triebwagen in Dienst. Für die damalige Zeit waren es die größten, modernsten und komfortabelsten Fahrzeuge in Leipzig. Nach Berliner Vorbild mit Maximumdrehgestellen ausgerüstet, hatten die Wagen 30 plüschgepolsterte Quersitze und wurden im Winter mit einem vom Schaffner zu bedienenden Kanonenofen geheizt.

Sämtliche Fahrzeuge lieferten die Waggonfabrik Falkenried Hamburg und Norddeutsche Waggonfabrik Bremen. Den Drehgestellbau übernahm die Remscheider Firma Böker, und die elektrische Ausrüstung stammte von der AEG. Zusammengebaut wurden die Wagen

im Straßenbahnhof Schkeuditz. Sie erhielten die Fahrzeugnummern 1 bis 20 und die Typenbezeichnung 24. Von 1900 bis 1928 wurde mit Rollenstromabnehmern anschließend mit Scherenbügeln gefahren. Als die LAAG in den 20er Jahren mehr und mehr bei der GLSt verschuldete, überschrieb sie kurzerhand Wagen um Wagen in das Eigentum der GLSt. Die Fahrzeuge erhielten die GLSt-Nummern 1378 bis 1397.

Ab 1937 mußte der Typ 24 modernisiert werden. Als Musterwagen wurde der Tw 1387 generalrepariert. Er bekam ein dreiachsiges Lenkfahrgestell der Firma

1949 wurde der Tw 1391 vom Typ 24 für Stadtrundfahrten hergerichtet. Die Typenbezeichnung wurde in 24b geändert und der Wagen als „Gläserner Leipziger" eingesetzt. Um das Platzangebot zu verbessern, erfolgte 1955 der Umbau der Tw 1394 zum Beiwagen des Typs 24b. Gleichzeitig war der Tw 1391 modernisiert worden. Somit paßten beide Wagen gut zusammen. Bei den 13 117 Stadtrundfahrten legte der Triebwagen vom 28. August 1949 bis 31. Dezember 1963 267 909 km zurück und beförderte 752 215 Fahrgäste. 1964 übernahmen Omnibusse die Stadtrundfahrten. Der

gen 20 der LAAG hergerichtet wurde, soll der Tw 1378 als Dreiachser ebenfalls ein Denkmal der Verkehrsgeschichte bleiben. Die Restaurierungsarbeiten übernehmen Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 6/44 des DMV „Historische Straßenbahnfahrzeuge" Leipzig in ihrer Freizeit und erhalten dabei jegliche Hilfe vom Kombinat Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB).

Weiterhin besaß die LAAG ab 1930 vier der insgesamt 56 Mitteleinstiegtriebwagen. Diese Wagen (Nr. 1047–1050) unterschieden sich nicht von den Wagen der städtischen Straßenbahn. Auch

4



2 Triebwagen 315 der GLSt am Endpunkt der sogenannten Sternbahn (LAAG) in Gautzsch, dem heutigen Markkleeberg-West, etwa um 1905

3 Triebwagen 2 der LAAG im Depot Leutzsch um 1925

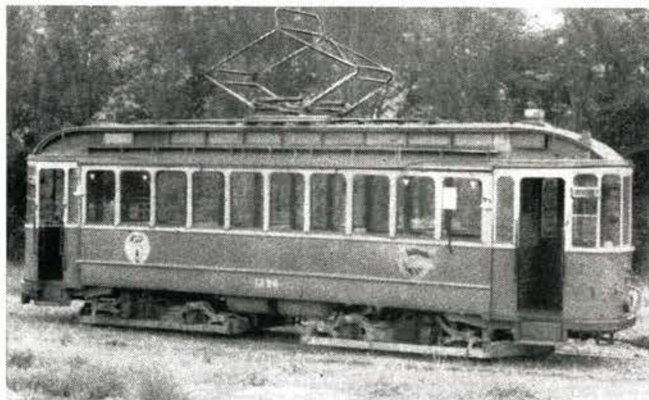
4 Triebwagen 1388, ex LAAG, etwa um 1950 in Schkeuditz

5 Drehgestelltriebwagen 1396, ex LAAG, ebenfalls um 1950, Aufnahmeort unbekannt.

6 Der ehemalige Triebwagen 1395 als Arbeitsfahrzeug im Straßenbahnhof Leutzsch, 1973, kurz vor der Ausmusterung

Zeichnung: aus Skizzen des Verfassers; Fotos: Sammlung W. Schreiner, Leipzig (2), Sammlung des Verfassers (3), W. Schreiner, Leipzig (4 und 5), D. Krische, Leipzig (6)

5



6



Westwaggon Köln, vergrößerte Fenster und eckige Plattformen, stärkere Motoren sowie Nockenfahrschalter. Die Wagen wurden als Typ 24a bezeichnet.

Noch im zweiten Weltkrieg baute man die Wagen 1378 bis 1386 und 1388 zum Typ 24a in ähnlicher Weise um. Der zweite Weltkrieg ging auch an diesen Wagen nicht spurlos vorüber. Der Tw 1384 wurde kurz vor Kriegsende in der Gleisschleife Schönefeld total zerstört.

Weitere Umbauten folgten

Bereits 1946 mußte zunächst der Tw 1386 nach einem schweren Unfall ausgesondert werden. Somit waren noch neun Triebwagen des Typs 24 und neun Triebwagen des Typs 24a vorhanden.

Zug wurde noch bis 1967 anderweitig eingesetzt, dann aber ausgesondert.

Die restlichen sieben Triebwagen baute man ab 1956 zu Einrichtungswagen um, beließ aber die alten Drehgestelle. Auch diese Wagen erhielten größere Seitenfenster und eine andere Stirnfront. Allerdings wurde hier die Druckluftbremse beibehalten, die bei den anderen bereits früher umgebauten Wagen entfallen war. 1969 wurden fünf Triebwagen dieses Typs verschrottet, die restlichen zwei zu Arbeitswagen umgebaut. Über den Verbleib aller Fahrzeuge sind nähere Angaben in der Tabelle enthalten. Zwei Wagen dieser interessanten Serie existieren noch heute. Während der Tw 1383 als Wa-

hier hinterließ der zweite Weltkrieg seine Spuren. Der Tw 1050 wurde so beschädigt, daß er ausgesondert werden mußte. Die restlichen Fahrzeuge wurden 1950 zusammen mit dem Straßenbahnhof Schkeuditz und dem 24 km langen Streckennetz von den Leipziger Verkehrsbetrieben übernommen, nachdem das Vermögen der LAAG bereits seit 1946 durch die Leipziger Verkehrsbetriebe verwaltet worden war.

Heute sind alle drei ehemaligen LAAG-Strecken und der Straßenbahnhof Schkeuditz ein fester Bestandteil des LVB-Straßenbahnnetzes und werden auch in Zukunft wichtige Aufgaben bei der Personenbeförderung übernehmen.

Fortsetzung im Heft 3/87

eisen bahn

kurzmeldungen

Junge Spezialisten des DMV auf der 29. Zentralen MMM

Auf der 29. Zentralen Messe der Meister von morgen – sie fand vom 9. bis 21. November 1986 in Leipzig statt – präsentierten die jungen Neuerer und Rationalisatoren 96 (46 allein von der DR) der besten wissenschaftlich-technischen Leistungen des Verkehrswesens. Der ökonomische Nutzen beträgt 22,6 Mill. Mark. Besonderes Interesse fanden Exponate der Schlüsseltechnologien wie Anwendung der Mikroelektronik, Robotertechnik und CAD/CAM-Technologien. Stark frequentiert war das in einem Salonwagen der DR eingerichtete Computerkabinett. Im Komplex Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken wurden interessante Lösungen von Jugendforscherkollektiven und Jugendlichen der DR und der Volkswirtschaft ausgestellt. Dabei standen die Themen Streckenelektrifizierung und die Senkung der Kosten sowie des Materialverbrauchs im Mittelpunkt. Erstmalig beteiligte sich der DMV mit drei Exponaten an der bedeutendsten Leistungsschau der Jugend der Republik. Folgende Schülerleistungen fanden große Anerkennung:
1. Darstellung des innerstädtischen Wohnungsbauprogramms auf einer Modellbahnanlage. Aussteller: 81. Oberschule „Alexander Matrossow", AG 6/54
2. H0-Modellbahnanlage mit Chemiewerk. Aussteller: Jugendgruppe AG 6/46 Merseburg
3. Dokumentation Betriebsgeschichte der DR, 75 Jahre Strecke Beucha–Trebsen. Aussteller: Freunde der Pioniereisenbahn AG 6/52 Leipzig.

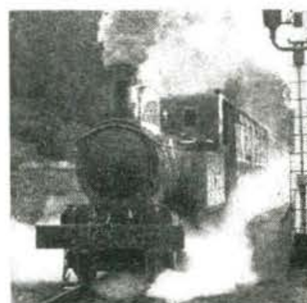
Höhepunkte der Ausstellung waren die Tage der Deutschen Reichsbahn am 12. November und der Tag des jungen Neuerers des Verkehrswesens am 18. November 1986. An diesen Tagen wurden die besten Leistungen der Jugendkollektive ausgezeichnet, Maßnahmen zur breiten Nutzung der Exponate festgelegt und Schlußfolgerungen für eine erfolgreiche Fortführung der Bewegung MMM getroffen. Die jungen Spezialisten des DMV sollten sich daher rechtzeitig auf die Teilnahme an der 30. Zentralen MMM 1987 vorbereiten.
me

Lokomotiven und Rollwagen wurden umgesetzt

Umfangreiche Straßenbauarbeiten schufen in den zurückliegenden Monaten die Voraussetzung für den endgültigen Verkehrsträgerwechsel auf der Strecke Wolkenstein–Niederschmiedeberg. Am 21. November 1986 fuhren auf dieser Bahn die letzten Güterzüge, und einen Tag später übernahmen Lastkraftwagen die restlichen Transportaufgaben. Die freigewordenen Fahrzeuge wurden auf andere Schmalspurstrecken der Rbd Dresden umgesetzt.
me

Dampf- und Pferdebahn

Zu den Attraktionen auf der in der Irischen See gelegene Isle of Man (Insel Man) zählt eine viktorianische Eisenbahn mit einer Dampflokomotive. Sie verkehrt in den Sommermonaten auf einer 24 km langen Strecke zwischen dem Inselhauptort Douglas und Port Erin (Abb. 1). Auch andere nostalgisch anmutende Verkehrsmittel sollen vor allem den vielen Touristen aus Großbritannien zum Pläsier dienen. So verkehrt in den Sommermonaten in Douglas entlang der Strandpromenade auf einem 3 km langen Abschnitt vor allem zur Freude der Kinder eine Pferdebahn (Abb. 2). Vor allem den Feriengästen dient auch die Snaefell Mountain Railway, eine elektrische Bergbahn von Laxey zum Gipfel des Snaefell (6 km). Die 588 km² große Insel mit ihren rund 65 000 Einwohnern steht seit altersher unter Oberhoheit der britischen Krone, ist staatsrechtlich jedoch weitgehend autonom. Als Ferienzentrum ist das Erwerbsleben weitgehend vom Touristenverkehr, vor allem aus Großbritannien, abhängig. Angesichts der gesunkenen Reallöhne und der Arbeitslosigkeit im Vereinigten Königreich hat die Tourismus-Branche derzeit bedeutende Einnahmeeinbußen hinzunehmen.
Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin





Eisenbahn wichtigster Verkehrsträger

Etwa 90 Prozent des Gütertransports und rund 70 Prozent der Personenbeförderung entfallen in der Koreanischen DVR auf die Eisenbahn. Die Länge des Eisenbahnnetzes beträgt über 6 000 Kilometer. Davon sind mehr als 2 500 Kilometer elektrifiziert. Hauptlinien sind Phjöngjang–Sinyjdshu, Phjöngjang–Tschhöngdshin–Radshin und Phjöngjang–Käsong. Es existiert regelmäßiger Eisenbahnverkehr zwischen Phjöngjang und Peking sowie nach Moskau.
Über 70 Prozent der 200 Kilometer langen Ost-West-Eisenbahnlinie sind nunmehr fertiggestellt. Kürzlich wurde ein 40 Kilometer langes Teilstück übergeben.
me

Lokeinsätze

Bw Cottbus (me 6/86-11)
Lokbestand: 52 3548, 8010, 8072, 8122, 8163, 8197; als Hzl: 44 1106, 1412, 1251, 1537, 2225, 2264 (ex Güstrow), 2546.
Umläufe (KBS 222): Cs (60264) 2.59, 5.28 Wf; Wf (60163) 7.55, 11.15 Cs; Cs (60262) 11.20, 14.40 Wf; Wf (60165) 18.00, 20.42 Cs.
(KBS 210): Cs (61272) 3.17, 3.48 C; C (61212) 5.38, 7.24 DK 9.56, 10.06 Be; Be (Lz) Fak (Lz) DK; DK (63216) 13.04, 14.04 Be; Be (63217) 14.14, 15.03 DK; DK (71265/66) 15.55, 18.35 DK, 19.27 Hf; DK (61215) 21.51, 23.51 Cs.
Legende: Cs – Cottbus, C – Calau, Wf – Weichensdorf, DK – Doberlug-Kirchhain, Be – Beutersitz, Hf – Hennersdorf, Fak – Falkenberg.
Sei (Dezember)

Bw Halberstadt (me 6/86-11)
Lokbestand: 18 Maschinen 50.35–37, 2 Maschinen 52.8, 1 Maschine 22 (Dsp): 50 3501, 3512 (beide z), 3520 (E), 3531 (k), 3552 (E), 3553 (E), 3556 (E), 3557 (Hzl), 3562 (E, Est Oschersleben), 3579 (k), 3606 (E), 3631 (E), 3632 (k), 3662 (E, Est Oschersleben), 3684 (Hzl), 3700 (Raw), 3705 (k), 3708 (k), 52 8144 (k), 8150 (k), 22 075 (Hzl).
Seit November sind in Halberstadt nur noch drei Maschinen der Baureihe 50.35–37 eingesetzt, Blankenburg (Harz) und Aschersleben werden nicht mehr mit Dampf angefahren. Auch in der Est Oschersleben sind drei Maschinen eingesetzt.
Jan (Dezember)

Bw Haldensleben (me 12/86-17)
Lokbestand: 52 8025, 8131, 8147 (Hzl), 8173, 8192
Umlauf (KBS 742 – Auszug Tag 1): Hal (63718) 7.16, 8.26 Wez; Wez (63725, außer Mo) 9.02, 10.12 Hal; Hal (63716, außer Mo) 12.40, 13.51 Wez; Wez (63717) 14.20 15.28 Hal.
(KBS 741 – Auszug, Tag 2): Hal (76723) 5.28, 5.35 Ha; Ha (76724) 5.42, 5.52 Hal; Hal (61700) 6.12, 8.30 Eil; Eil (61701) 10.00, 12.54 Hal; Hal (76725) 13.32, 13.39 Ha; Ha (76726) 14.16, 14.23 Hal; Hal (17468, Mo–Fr) 16.33, 17.41 Wef; Wef (Lrv, Mo–Fr) 17.49, 17.53 Wez; Wez (63719, Mo–Fr) 18.05, 19.07 Hal.
(KBS 702 – Auszug Tag 3): Hal (63738) 5.15, 5.35 Dön; Dön (63739) 6.47, 7.02 Hal; Hal (53743) 8.42, 9.17 Rv; Rv (53746) 10.34, 11.07 Hal; Hal (63714) 13.00, 13.31 Bod; Bod (63715) 13.41, 14.10 Hal; Hal (63736) 15.35, 16.05 Dön; Dön (63737) 16.59; 17.19 Hal.
Legende: Hal – Haldensleben, Wez – Weferlingen Zuckerfabrik, Wef – Weferlingen, Rv – Magdeburg Rothensee, HA – Haldensleben Alt, Eil – Eilsleben, Dön – Dönstedt, Bod – Bodendorf.
Sub (Dezember)

Bw Salzwedel (me 12/86-15)
Lokbestand: 50 3535 (Hzl), 3559, 3618, 3652, 52 8018
Umlauf (KBS 756 – Tag 1): Sw (60757) 8.32, 11.19 Gst; Gst (56847) 15.33, 16.34 Kri; Kri (Lzv) 16.43, 16.54 Sw.
(KBS 757 – Tag 2): Sw (62721) 7.18, 11.20 Stl; Stl (62724) 13.14, 17.38 Sw; Sw (62723) 19.01, 23.11 Stl; Stl (62720) 1.30, 5.27 Sw.

Bw Oebisfelde
Lokbestand: 52 8076 (Reserve-Hzl), 50 3649 (Vorheizen der Reisezüge im Pbf); außerdem ist diese Maschine häufig in folgendem Umlauf zu sehen: *(KBS 750):* Oe (56702) 10.00, 11.45 Stl; Stl (53732) 14.54, 17.00 Oe.
Legende: Sw – Salzwedel, Stl – Stendal, Oe – Oebisfelde.
Sub (Dezember)

1

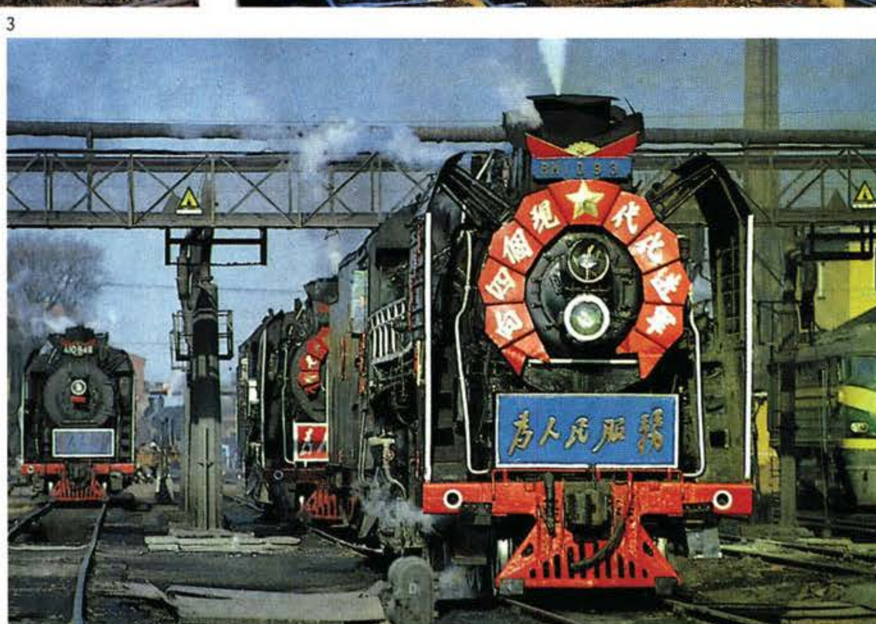


2



Dampf herrscht vor

3



Über die Eisenbahnen Chinas berichteten wir an dieser Stelle schon einmal. Mehr und mehr gewinnt auch in der Volksrepublik China die Eisenbahn an Bedeutung im Reise- und Güterverkehr. Der Fahrzeugpark ist umfangreich und vielfältig; was dabei besonders hervorzuheben ist: Die Dampflok herrscht vielerorts noch vor, und eine endgültige Traktionsumstellung ist derzeit nicht vorgesehen.

1 Lokomotive der SY in der Zeche Tangshau am 21. Oktober 1985. Dabei handelt es sich um eine schwere Rangiermaschine der Bauart 1'D1'h2, von der etwa 1 400 Stück gebaut wurden. Seit 1969 versehen Lokomotiven dieser Baureihe in Tangshau ihren Dienst.

2 Vor einem Reisezug eine Lokomotive der Baureihe RM am 22. Oktober 1985 im Bahnhof Baicheng. Von diesen Lokomotiven der Bauart 2'C1'h2 wurden in den Maschinenwerken von Qunigdao rund 250 Exemplare gebaut.

3 Ebenso ist das Bahnbetriebswerk Quiqaihar eine Hochburg der Baureihe RM, wie diese Aufnahme vom 22. Oktober 1985 zeigt.

4 Auch auf den zahlreichen schmalspurigen Werkbahnen dieses Landes verkehren noch Dampflokomotiven. Die Lok mit der Nr. 024 fährt auf dem Streckennetz der Waldeisenbahn von Langxiang. Gebaut wurde diese Maschine 1952 in der Waggonfabrik Pafawag, Wrocław (VR Polen). Das Foto entstand am 24. April 1985.

5 Auf der Basis der Baureihe 110 für die Deutsche Reichsbahn entstand im KLEW Hennigsdorf diese Werklok für die Raffinerie von Jilin. Sie wurde mit der Fabrik-Nummer 16483 im Jahre 1979 gebaut.

Fotos: Ch. Weinkopf, Königswinter (BRD)

4



5



eisenbahn mosaik

1



2



3



4



5



6



7



Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis
und Frieder Bauch (DMV), Lauter

Die letzten Lokomotiven der Baureihe 86

In den Jahren 1975 bis 1977 wurden bei der Deutschen Reichsbahn die letzten Einheitstenderlokomotiven der Baureihe 86 durch Diesellokomotiven ersetzt. Lediglich fünf Maschinen der Baureihe 86 blieben betriebsfähig erhalten. Sie erfüllen noch immer ihre Aufgaben im Zugdienst und als Heizlokomotiven. Von 1983 bis zum August 1986 setzte außerdem der VEB Steinkohlenkokerei „August Bebel" in Zwickau (ABWZ) zwei 86er als Werklokomotiven ein. Die Strecke dieser etwa 3 km langen Werkbahn befindet sich an den Hängen des Zwickauer Brückenberges mit seinen starken Neigungen bis 1:30 und zwei Spitzkehren. Aus Sicherheitsgründen verkehrten die Lokomotiven bei allen Zugfahrten auf der Talseite. Bei diesem Steilstreckenbetrieb werden die eingesetzten Lokomotiven stets bis zu ihrer Leistungsgrenze gefordert.

1 Lokomotive 86 1001 im Mai 1984 vor dem P 19622 am Haltepunkt Waltersdorf (Erzgeb.)

2 Vorbildlich gepflegt präsentierte sich am 20. Februar 1982 die 86 (1)049 als Heizlokomotive in der Einsatzstelle Pockau-Lengefeld des Bw Karl-Marx-Stadt

3 Heute ist die ehemalige 86 1056 als Werklok des Raw Dresden im Einsatz. Dieses Foto entstand am 4. Oktober 1985 im Bw Dresden, Betriebsteil Zwickauer Straße.

4 Vor einem DMV-Sonderzug ließ die 86 1333 im Juni 1983 die Herzen der Eisenbahnfreunde höher schlagen. Die Aufnahme entstand am Haltepunkt Döhlen der Strecke Waldheim–Rochlitz.

5 Die Lokomotive 86 1501 im Plandienst auf der Strecke Schlettau–Crottendorf ob. Bf. Hier verläßt sie mit dem P 19639 im Februar 1984 den Bahnhof Waltersdorf in Richtung Crottendorf ob. Bf

6 Als Werklok 25 zeigt dieses Foto die ehemalige 86 1607 noch mit dem Nummernschild 86 607 an der Rauchkammertür. Das Bild wurde im Mai 1985 im Betriebsbahnhof Zwickau–Pöhlau aufgenommen.

7 Ebenfalls mit der alten (!) DR-Nummer war die Werklok 26 des VEB Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwickau in Betrieb, wie hier am 18. März 1986 ebenfalls im Betriebsbahnhof Zwickau–Pöhlau.

Fotos: R. Heinrich, Steinpleis (1, 4, 5 und 6), D. Hommel, Erfurt (2), V. Emersleben, Berlin (3) und Th. Lang, Zwickau (7)

Den fünf DR- und zwei Werklokomotiven der Baureihe 86 sind nachfolgende Ausführungen gewidmet.

86 001 (86 1001-6)

Diese zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen gehörende Lokomotive zählt zum Bestand des Bw Aue und wird von der am 24. Juni 1978 gegründeten Arbeitsgemeinschaft 3/72 des DMV in Annaberg-Buchholz betreut. Der erste Einsatz als Traditionslokomotive erfolgte am 11. Juni 1978 zwischen Wolkenstein und Flöha vor einem DMV-Sonderzug. Seitdem ist diese Maschine eine der am meisten eingesetzten Dampflokomotiven für Sonderfahrten. Im Mai 1981 gehörte sie zu jenen Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn, die während der großen Fahrzeug-Ausstellung der ČSSR in Děčin zu sehen war. Ein knappes Jahr später, mit Beginn des Jahresfahrplanabschnittes 1982/83, übernahm die 86 1001 den Plandienst auf der Kursbuchstrecke 453 Schlettau–Crottendorf ob. Bf. Am 28. Oktober 1983 wurde sie zunächst von der 86 1501 des Bw Glauchau abgelöst. Im Winterhalbjahr 1983/84 mußte die Lokomotive 86 1001 für Heizzwecke in der Einsatzstelle Rochlitz genutzt werden. Nachdem die Maschine dann in Meiningen eine L5 erhielt, ist sie seit Juni 1984 wieder auf ihrer Stammstrecke planmäßig in Betrieb und ist dort Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde aus nah und fern.

86 049 (86 1049-5)

Seit der Beheimatung im Bw Karl-Marx-Stadt wird die Maschine für Heizzwecke in der Einsatzstelle Pockau-Lengenfeld genutzt (1977: 91 Tage, 1978: 227 Tage, 1979: 217 Tage, 1980: 125 Tage).

In den zurückliegenden Jahren war die Lokomotive nur wenig im Zugdienst eingesetzt. Gelegentlich wurden mit ihr Sonderleistungen und Planpersonenzüge auf den Strecken Flöha–Neuhausen (Erzgeb.) und Pockau–Lengefeld–Marienberg (–Reitzenhain) gefahren. Am 17. Juni 1979 beförderte sie gemeinsam mit der 86 1001 einen Sonderzug von Karl-Marx-Stadt Hbf über Wüstenbrand nach Stollberg (Sachs.). Als Ersatz für die im Raw befindliche 86 1001 war die 86 1049 gemeinsam mit der 86 1501 am 16. und 17. Juni 1984 vor einem DMV-Sonderzug auf der Strecke Bad Schandau–Neustadt–Dürröhrsdorf–Pirna–Dresden zu sehen. Und eine Woche später beförderte diese Maschine den Zwickauer Traditionszug anläßlich 750jährigen Jubiläums der Kunstblumenstadt Sebnitz zwischen Sebnitz, Bad Schandau und Dresden Hbf. Von September bis Oktober 1983 und 1984 übernahm sie planmäßig die Beförderung eines Nahgüterzuges nach Reitzenhain. Bemerkenswert für die 86 1049 ist der gute Pflegezustand. Nachdem die Lokomotive im September 1985 eine L5 erhalten hatte, bekam sie in ihrer Einsatzstelle erneut ein rotes Fahrwerk. In diesem Zustand präsentierte sich diese Maschine zur großen Dampflokausstellung anläßlich des Jubiläums „85 Jahre Heizhaus Hilbersdorf" im Oktober 1985.

Betriebsbuchauszug 86 001

Hersteller: Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, Fabrik-Nr. 2356, Abnahme: 5. 7. 1928

Versuchsanstalt Grunewald	13. 7. 1928–30. 5. 1929
BW Wittenberge	3. 6. 1929– 4. 6. 1931
BW Kiel	15. 7. 1931– 2. 12. 1931
BW Rendsburg	3. 12. 1931–27. 10. 1933
BW Buchholz (Kr. Harburg)	12. 11. 1933–10. 10. 1938
BW Aussig	11. 10. 1938–29. 12. 1938
BW Dresden-Friedrichstadt	30. 12. 1938– 6. 1. 1939
BW Buchholz (Sachs.)	7. 1. 1939– 9. 5. 1939
BW Rochlitz	10. 5. 1939–27. 6. 1946
BW Pockau-Lengefeld	28. 6. 1946– 3. 9. 1948
BW Hilbersdorf (Schadlokpark)	4. 9. 1948–13. 10. 1951
BW Pockau-Lengefeld	30. 12. 1951–22. 8. 1954
Bw Karl-Marx-Stadt Hbf	1. 10. 1954– 3. 11. 1956
Bw Annaberg-Buchholz	4. 11. 1956–20. 1. 1957
Bw Pockau-Lengefeld	21. 1. 1957–30. 9. 1966
Bw Karl-Marx-Stadt	1. 10. 1966–28. 8. 1968
Bw Aue	29. 8. 1968–30. 9. 1971
Bw Reichenbach (Heizlok Falkenstein)	1. 10. 1971–16. 7. 1972
Bw Aue	17. 7. 1972–19. 2. 1977
Bw Aue (Z-Park)	20. 2. 1977– 6. 12. 1977
Bw Aue	7. 12. 1977–27. 10. 1983
Bw Glauchau (Heizlok Rochlitz)	28. 10. 1983–20. 6. 1984
Bw Aue	21. 6. 1984

Betriebsbuchauszug 86 049

Hersteller: Borsig Berlin, Fabrik-Nr. 14421, Abnahme 7. 9. 1932

BW Dresden-Pieschen	9. 9. 1932–14. 11. 1933
BW Dresden-Altstadt	15. 11. 1933–14. 5. 1936
BW Dresden-Friedrichstadt	15. 5. 1936–13. 6. 1939
BW Chemnitz-Hilbersdorf	14. 6. 1939–22. 1. 1944
BW Pockau-Lengefeld	23. 1. 1944– 3. 9. 1948
BW Hilbersdorf (Schadlokpark)	7/1946–2/ 1951
RAW Zwickau (L 4)	6. 2. 1951–28. 2. 1951
BW Chemnitz-Hilbersdorf	2. 3. 1951–30. 9. 1958
Bw Adorf	1. 10. 1958–25. 6. 1963
Bw Werdau	26. 6. 1963–23. 4. 1964
Bw Zwickau	24. 4. 1964–10. 5. 1971
Bw Elsterwerda	11. 5. 1971–12. 10. 1972
Bw Bautzen	13. 10. 1972–28. 4. 1973
Bw Sangerhausen	29. 4. 1973–21. 8. 1975
Bw Glauchau	1. 9. 1975–30. 8. 1977
Bw Karl-Marx-Stadt	31. 8. 1977–

Betriebsbuchauszug 86 056

Hersteller: Borsig, Berlin, Fabrik-Nr.: 14428, Abnahme: 24. 9. 1932

Bf Schwarzenberg	28. 9. 1932–10. 9. 1936
BW Aue, – Lokbf. Schwarzenbg.	11. 9. 1936–28. 10. 1938
BW Aue	29. 10. 1938– 1. 2. 1940
BW Aue, Lokbf. Schwarzenbg.	2. 2. 1940–11. 7. 1941
BW Aue	12. 7. 1941–11. 12. 1942
BW Aue, Lokbf. Schwarzenbg.	12. 12. 1942–21. 7. 1943
BW Aue	22. 7. 1943– 3. 5. 1945
BW Aue (Schadlokpark)	4. 5. 1945–17. 10. 1951
RAW Zwickau (L 4)	18. 10. 1951–17. 11. 1951
Bw Rochlitz	18. 11. 1951–20. 10. 1965
Bw Glauchau	21. 10. 1965– 7. 6. 1966
Bw Aue	8. 6. 1966–18. 6. 1966
Bw Glauchau	18. 6. 1966–23. 8. 1977
Bw Reichenbach, Est, Zwickau (Heizlok Falkenstein)	24. 8. 1977–11. 12. 1981
Bw Dresden	12. 12. 1981–23. 4. 1985
Werklok RAW Dresden	24. 4. 1985– 7. 11. 1986
Bw Glauchau	8. 11. 1986–

Betriebsbuchauszug 86 333

Hersteller: Wiener Lokfabrik AG, Fabrik-Nr.: 3211, Abnahme: 3. 5. 1939

RAW Floridsdorf (Abnahmeuntersuchung)	24. 4. 1939– 9. 5. 1939
BW Waren (Müritz)	25. 5. 1939– 2. 8. 1940
BW Wittstock	3. 8. 1940– 8. 3. 1941
BW Parchim	8. 3. 1941–23. 6. 1941
BW Güstrow	24. 6. 1941– 6. 7. 1941
BW Parchim	11. 7. 1941– 2. 3. 1944
BW Neustrelitz	9. 3. 1944– 4. 9. 1944
?	?–?

86 056 (86 1056-0)

Die Einsatzstelle Falkenstein wurde bereits zu Beginn der 70er Jahre verdieselt. Danach war hier aber im Winterhalbjahr ständig eine Heizlokomotive erforderlich. Dazu kamen die 86 1001, 86 1028, 86 1590 und vom Herbst 1977 bis Frühjahr 1981 die 86 1056 nach Falkenstein. Im Laufe des Jahres 1981 wurde die Einsatzstelle Falkenstein an die Ferndampfleitung des VEB „Falgard" Falkenstein angeschlossen. So wurde die zuletzt als Heizlokomotive vorhandene 86 1056 nach einer Aufarbeitung in der Schadgruppe L 7 im Dezember 1981 an das Bw Dresden abgegeben.

Zum Auswaschen kam die Falkensteiner Heizlok immer nach Zwickau. Bei den Überführungsfahrten war die 86 1056 gelegentlich sogar vor planmäßigen Personenzügen eingesetzt. Im Februar 1980 fuhr sie in Vorbereitung einer Lok-Ausstellung in Falkenstein mit der Museumslokomotive 58 261 nach Falkenstein zurück. Im Sommerhalbjahr wurde die 86 1056 stets in Zwickau abgestellt. Nach Abschluß der Heizperiode schleppte diese Maschine am 19. Mai 1980 als Sonderleistung die 50 1955 in das Raw Meiningen und kehrte wieder zurück nach Zwickau.

Auch in Dresden kam die Lokomotive nicht zu Streckeneinsätzen. Die Beförderung eines Sonderzuges auf der Sebnitztalbahn blieb eine Einzelleistung. Die 86 1056 war beim Bw Dresden als Ersatzlokomotive für die in Pirna eingesetzte Heizlokomotive 86 1333 gedacht. Als aber die 86 1333 im Jahre 1982 in das Bw Aue umbeheimatet wurde und in Pirna eine Lok der Baureihe 50.35 die Heizleistungen übernahm, wurde die 86 1056 als Werklok im Raw Dresden eingesetzt. Ab 24. April 1985 gehörte sie nicht mehr zum Betriebspark des Bw Dresden, sondern war Eigentum des Raw Dresden. Gelegentlich konnte die jetzige Werklokomotive bei Rangierarbeiten im Bahnhof Dresden-Altstadt beobachtet werden. Unterhalten wurde die Maschine im Bw Dresden, Betriebsteil Zwickauer Straße. Nach Abschluß der Heizperiode wurde die 86 1333 der Einsatzstelle Rochlitz abgestellt und wartet auf die Aufnahme in das Raw. Da die fällige Hauptuntersuchung erst im Jahre 1987 erfolgen kann, ist am 8. November 1986 die Lokomotive 86 1056 aus dem Raw Dresden abgezogen und für Heizzwecke nach Rochlitz überführt worden.

86 333 (86 1333-3)

Zunächst ist es wissenswert, daß diese Lokomotive vom 11. Dezember 1973 bis 27. Juni 1976 zum Bw Reichenbach gehörte, dies aber nicht im Betriebsbuch vermerkt ist. Während dieser Zeit war die Lokomotive überwiegend als Rbd-Reserve im Lokbahnhof Greiz abgestellt. Von 1975 bis zu ihrer Umbeheimatung am 28. Juni 1976 nach Dresden stand sie ohne Einsatz in Zwickau. Die 86 1333 wurde dann der Einsatzstelle Pirna für Heizzwecke zugewiesen. Als mit Beginn des Jahresfahrplanabschnittes 1982/83 das Bw Aue die 86 1001 auf der Strecke Schlettau–Crottendorf ob. Bf. wieder im Plandienst einsetzte, wurde die 86 1333 im September 1982 an das Bw Aue als Ersatz- bzw. als Heizlokomotive für die Einsatzstelle Annaberg-Buchholz abgegeben. Am 10. Oktober 1982 absolvierte sie dann als Vorspann vor einer Diesellokomotive an einem planmäßigen Personenzug eine Probefahrt. Wegen eines Risses im rechten Schieberkasten war das Fahrzeug nur begrenzt für den Streckendienst tauglich. So war die Maschine nur vor wenigen Zügen auf der Crottendorfer Strecke anzutreffen. Im Juni 1983 waren die 86 1333 und 86 1001 vor einem DMV-Sonderzug auf der Strecke Waldheim–Rochlitz–Glauchau zu sehen. Im Juli 1983 präsentierte sich die 86 1333 auf der Fahrzeug-Ausstellung "75 Jahre Bw Aue". Bis zur Umbeheimatung in das Bw Glauchau im Oktober 1984 folgten noch einzelne Einsätze vor planmäßigen Personenzügen auf der Strecke Flöha–Bärenstein. Seitdem ist die 86 1333 als Heizlokomotive in der Einsatzstelle Rochlitz beheimatet. Ausgewaschen wird die Maschine ausschließlich im Bw Glauchau. Bei Überführungsfahrten ist sie vor Planzügen zu sehen.

86 501 (86 1501-5)

Die Lokomotive 86 1501 gehörte bis Ende 1975 mit zu den letzten im Plandienst eingesetzten Lokomotiven dieser Baureihe beim Bw Glauchau. Danach kam sie für Heizzwecke zur Einsatzstelle Rochlitz. Vor Beginn der Heizperiode 1983 wurde die Maschine zum Transport von Kartoffelzügen auf der Relation Rochlitz–Zwickau–Aue eingesetzt. Rund 13 000 t Kartoffeln wurden vom 19. September bis 7. Oktober 1983 mit der Rochlitzer 86er in das Erzgebirge gefahren. Im Oktober 1983 wurde die 86 1501 an das Bw Aue abgegeben. Bis zur Rückkehr der 86 1001 aus dem Raw im Juni 1984 versah diese Maschine den Plandienst auf der Strecke Schlettau–Crottendorf ob. Bf. Außerdem war sie als Ersatz für die 86 1001 vor zahlreichen Sonderzügen zu sehen, so unter anderem am 28. April 1984 auf der Muldenthalbahn. Am 6. September 1984 kam die 86 1501 noch einmal zum Bw Glauchau, wurde aber schon vier Wochen später gegen die nur für Heizzwecke geeignete 86 1333 getauscht. Mit den Lokomotiven 86 1001 und 86 1501 stehen dem Bw Aue zwei betriebsfähige 86er zur Verfügung, die im Jahre 1985 neben dem Plandienst ein großes Programm an Sonderzugfahrten absolvierten. Dazu gehörte auch der zeitweise Einsatz der 86 1501 auf der Traditionsbahn Erfurt Hbf – Erfurt West.

86 607 (86 1607-0)

Am 1. Juli 1977 wurde diese Lokomotive vom Bw Glauchau an den VEB Elektromotorenwerke Thurm (Betriebsteil Zwickau, Dresdner Straße) verkauft. Von 1978 bis 1982 war das Fahrzeug im Steinkohlen-Schacht „Martin Hoop IV" Zwickau abgestellt. Im Verlaufe des Jahres 1982 konnte die Maschine im Rahmen einer L 2 in der Betriebswerkstatt des VEB Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwickau (ABWZ) wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. Am 15. Dezember 1982 wurde die Werklok durch die Staatliche Bahnaufsicht, Bezirksdirektion Dresden, abgenommen. Anschließend verkehrte sie ab 10. Januar 1983 auf der dortigen Werkbahn als Nr. 25 zunächst in einem 10tägigen Probebetrieb. Vom Übergabebahnhof Zwickau-Pöhlau bis zur Schachtanlage „Martin Hoop IV" beförderte eine Lokomotive der BR 86 eine 180-t-Zuglast. Eine V 60 kann auf der gleichen Strecke allerdings 240 t transportieren. Trotz der Überle-

BW Stralsund	16. 11. 1946– 1947
RAW Zwickau (L4)	19. 4. 1948–27. 5. 1948
BW Chemnitz-Hilbersdorf	5. 6. 1948–15. 2. 1949
BW Schwarzenberg	16. 2. 1949–21. 3. 1949
BW Aue	22. 3. 1949–11. 8. 1950
BW Reichenbach	12. 8. 1950– 3. 9. 1950
BW Greiz	5. 9. 1950– 4. 11. 1950
BW Chemnitz Hbf	5. 11. 1950–29. 11. 1950
BW Chemnitz-Hilbersdorf	30. 11. 1950–30. 12. 1950
BW Dresden-Altstadt	31. 12. 1950– 6. 1. 1951
BW Rochlitz	7. 1. 1951–26. 11. 1951
BW Dresden-Altstadt	27. 11. 1951–20. 11. 1953
BW Riesa	21. 11. 1953–28. 12. 1953
BW Döbeln	29. 12. 1953–30. 9. 1959
Bw Karl-Marx-Stadt Hbf	1. 10. 1959–31. 8. 1964
Bw Annaberg-Buchholz	1. 9. 1964–11. 11. 1964
Bw Freiberg	12. 11. 1964–14. 1. 1965
Bw Karl-Marx-Stadt Hbf	15. 1. 1965–30. 6. 1965
Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf	1. 7. 1965–26. 1. 1966
Bw Glauchau	27. 1. 1966–16. 8. 1970
Bw Aue	17. 8. 1970–21. 1. 1971
Bw Karl-Marx-Stadt	22. 1. 1971–10. 12. 1973
Bw Reichenbach	11. 12. 1973–27. 6. 1976
Bw Dresden	28. 6. 1976–27. 9. 1982
Bw Aue	28. 9. 1982–17. 10. 1984
Bw Glauchau	18. 10. 1984–

Betriebsbuchauszug 86 501

Hersteller: Henschel Kassel, Fabrik-Nr.: 26720, Abnahme: 1. 9. 1942

BW Jünkerath	2. 9. 1942–12. 6. 1944
BW Wittstock	13. 6. 1944–30. 4. 1945
BW Wittstock (Schadlokpark)	1. 5. 1945– 4. 8. 1947
BW Halle-P	5. 8. 1947–12. 7. 1948
BW Halle-G	13. 7. 1948– 9. 1. 1951
BW Dresden-Friedrichstadt	14. 1. 1951– 1. 10. 1955
Bw Pirna	2. 10. 1955–18. 9. 1965
Bw Karl-Marx-Stadt Hbf	19. 9. 1965–29. 9. 1966
Bw Adorf	30. 9. 1966– 2. 1. 1969
Bw Reichenbach, Est. Adorf	3. 1. 1969–18. 1. 1973
Bw Reichenbach	19. 1. 1973–14. 6. 1973
Bw Glauchau	15. 6. 1973–27. 10. 1983
Bw Aue	28. 10. 1983– 5. 9. 1984
Bw Glauchau	6. 9. 1984–15. 10. 1984
Bw Aue	16. 10. 1984–

Betriebsbuchauszug 86 607 (Ersatzbetriebsbuch)

Hersteller: Borsig Berlin, Fabrik-Nr.: 14536, Abnahme: 1942

RAW Zwickau (L3)	12. 4. 1948–22. 5. 1948
BW Zwickau	23. 5. 1948– 6. 6. 1948
BW Aue	7. 6. 1948– 2. 11. 1952
BW Adorf	3. 11. 1952–27. 3. 1953
Bw Freiberg	28. 3. 1953–29. 1. 1968
Bw Nossen	30. 1. 1968–24. 5. 1968
Bw Zwickau	25. 5. 1968–20. 6. 1969
Bw Glauchau	21. 6. 1969–30. 6. 1977

Verkauft an VEB Elmo Thurm am 1. 7. 1977 als Heizlok
im Bestand des VEB Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwickau seit Januar 1982

Betriebsbuchauszug 86 744

Hersteller: Berliner Maschinenfabrik AG, Fabrik-Nr.: 13759, Abnahme: 12. 10. 1942

BW Waren (Müritz)	12. 10. 1942–12. 3. 1945
?	?–?
BW Wittstock	12. 10. 1945–17. 1. 1946
BW Hagenow Land (kalt)	18. 1. 1946–22. 2. 1946
BW Wittstock	16. 6. 1946–10. 5. 1947
Bw Pirna	16. 7. 1947–28. 2. 1967
Bw Glauchau	3. 3. 1967–31. 5. 1969
Bw Bautzen	1. 6. 1969–12. 10. 1972
Bw Cottbus, Est. Luckau	13. 10. 1972–24. 7. 1973
Bw Sangerhausen	25. 7. 1973–
VEB (K) Industriebahn Erfurt	8. 2. 1974– 1978

im Bestand des VEB Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwickau seit April 1982

Friedhelm Köhler (DMV), Ausleben
und Rolf Kruse, Berlin

Fast vergessen – die O. S. E. (2. Teil)

Der Verkehrsträgerwechsel

Nachdem die Voraussetzungen für die Übernahme der restlichen Transporte von der Schiene auf die Straße geschaffen worden waren, verließ am 21. Dezember 1969 der Gmp 9577 als letzter Zug Oschersleben. Auf der Rückfahrt blieb er zwischen Ottleben und Hornhausen im Schnee stecken. Da der Zug nur mit großen Anstrengungen frei zu bekommen gewesen wäre, entschloß sich der verantwortliche Eisenbahner, die letzten drei Reisenden mit dem Pkw nach Hornhausen zu bringen. Das Lokpersonal löschte das Feuer und ließ das Wasser von der Lok ab. Erst einige Tage später wurde der Zug von der Strecke gezogen, die seit dem 22. Dezember 1969 offiziell stillgelegt ist. ⟨1,4,⟩

Die Dampflokomotiven

Ursprünglich gehörten zum Bestand der O. S. E. fünf Dreikuppler des Lenz-Typs „b".

Hauptabmessungen

Betriebsnummern	1^b bis 5^b
Hersteller	Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff, Linden vor Hannover (Hanomag)
Fabriknummern	3125 bis 3129
Bremsen	Wurfhebel, später Westinghouse
Steuerung	Allan, außen
Rostfläche	1,35 m²
Heizfläche	60,00 m²
Vorräte: Wasser	4,00 t
Kohle	1,10 t
Leermasse	23,50 t
Dienstmasse	32,00 t
Zylinderdurchmesser	350 mm
Kolbenhub	550 mm
Treibraddurchmesser	1 100 mm
Zugkraft i. d. Ebene	4 400 kg (0,6 p)
Leistung i. d. Ebene	380 t

Lok 1^b wurde 1926 ausgemustert und verschrottet.
Lok 2^b fuhr am 20. Juli 1899 zwischen Oschersleben und Krottdorf zur Abnahme für die O. S. E. Danach war sie mehrmals als Baulok auf verschiedenen Lenz-Bahnen, so 1904 bei den Badischen Lokal-Eisenbahnen (BLEAG), Karlsruhe, im Einsatz. Bis August 1925 wurde die Maschine bei der B. S. E. geführt, danach wieder bei der O. S. E. 1930 verkaufte man die Maschine für 5500,– Mark an die Zuckerfabrik Warburg (Hessen), wo sie bis zum Ende der Kampagne 1979 im Werkeinsatz war. Heute ist sie beim Verein der Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV) in Obhut (Abb. 4).
Lok 3^b erhielt 1926 einen neuen Kessel von Hanomag mit der Fabrik-Nr. 01219 und 1931 die neue Betriebs Nr. 1022 OSE. Während der letzten Hauptuntersuchung, am 13. Dezember 1943, wurde in Gliesmarode (BSE) eine neue Feuerbuchse eingebaut. Danach war die Maschine bei der BSE leihweise im Einsatz und konnte durch die Grenzziehung nicht mehr zur OSE zurückkehren. Bis zum 31. März 1946 war sie an 110 Tagen abgestellt. Am 1. April 1946 konnte die Lokomotive

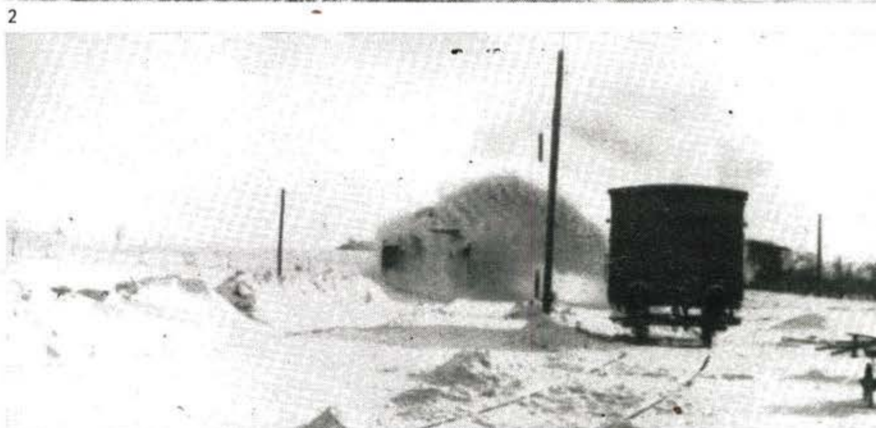
1 Empfangsgebäude in Hornhausen; fast baugleiche Gebäude standen auch in Ottleben, Hötensleben und Schöningen; die Bahnsteigeinfassung bestand zum Aufnahmezeitpunkt (1960) aus Altschwellen.

2 Eine von einer 64er geschobene Schneeschleuder in Ottleben.

1



2



genheit der Diesellokomotiven befand sich seit Januar 1983 mit wenigen Unterbrechungen ständig eine 86er im Einsatz. Am 11. August 1986 wurde der planmäßige Dampflokbetrieb auf dieser Werkbahn wieder eingestellt. Die ehemalige DR-Lok bleibt jedoch als betriebsfähiges Reservefahrzeug erhalten, nachdem sie im Frühjahr 1986 in der betriebseigenen Werkstatt noch einmal aufgearbeitet wurde.

86 744 (86 1744-1)

Nachdem die Probefahrten mit der ehemaligen 86 1607 im Januar 1983 erfolgreich verlaufen waren, wurde von März 1983 bis Oktober 1983 in der Betriebswerkstatt des ABWZ als zweite Lokomotive die ehemalige 86 1744 im Rahmen einer L 2 aufgearbeitet. Diese Maschine war zuletzt Eigentum der Industriebahn Erfurt und dort bis 1978 in Betrieb. Anschließend wurde sie in Erfurt abgestellt. Im April 1982 kam die Lokomotive nach Zwickau und wurde vom ABWZ übernommen. Nach der Aufarbeitung erfolgte die Abnahme der ehemaligen 86 1744 am 31. Oktober 1983 wiederum durch die Staatliche Bahnaufsicht. Anschließend kam sie als Werklok 26 zum Einsatz. Am 5. Mai 1985 fuhr die Lokomotive in das Raw Meiningen zu einer fälligen Hauptuntersuchung. Das Raw stellte am Lokkessel größere Schäden fest, die eine nochmalige Aufarbeitung dieser Maschine ernsthaft in Frage stellten. Schließlich gelang mit Hilfe von Teilen der im Januar 1985 im Raw Meiningen zerlegten 86 1737 und eines Tauschkessels noch einmal die betriebsfähige Fertigstellung der ehemaligen 86 1744. Bei dem Tauschkessel handelte es sich um den Kessel mit der Fabrik-Nummer 2481, Baujahr 1943, der zuletzt zur 86 1270 gehörte. Die Lok 86 1270 wurde am 15. Juni 1976 vom Bw Aue als Heizlok an den VEB Pappenwerk Raschau verkauft. Den Lokkessel kaufte die Steinkohlenkokerei Zwickau im Jahre 1985 für die Aufarbeitung der ehemaligen 86 1744.
Bis Anfang August 1986 war die Werklok 26 abwechselnd mit ihrer Schwesterlok, der früheren 86 1607, in Betrieb, ist inzwischen ebenfalls abgestellt worden und soll jetzt als Ersatzteilspender für die Reservelok Nr. 25 dienen. Ihr Einsatz ist deshalb nicht mehr zu erwarten.

an die Kleinbahn Gittelde-Grund vermietet werden, mußte jedoch wegen der fälligen Untersuchung bis zum 13. Dezember 1946 wieder zurück zur BSE. Von 1949 bis 1952 war die Maschine als Leihlok bei der Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen und erhielt hier die Betriebsnummer 28 OSE. Die Miete betrug 30,– DM je Benutzungstag. Im Herbst 1952 übernahm die Kleinbahn Beuel-Großenbusch diese Lok, und hier war sie bis zum April 1957 im Einsatz und wurde dann verschrottet.

Lok 4^b kam schon 1900 durch die WEG zur Bergheimer Kreisbahn. Während der Umspurung der dortigen Schmalspurbahn auf Regelspur wurde sie hier benötigt und erhielt die Betriebsnummer 1^b in zweiter Besetzung. Mit der Verstaatlichung der Bergheimer Kreisbahn im Jahre 1913 gelangte diese Lok zur KPEV und rollte fortan als Köln 6140 über die Gleise.

Lok 5^b ist im Lokverzeichnis von 1929 nicht mehr zu finden; sie muß also schon vorher nicht mehr zum O. S. E.-Bestand gehört haben. Lediglich ihr Kessel blieb für Tauschzwecke erhalten.

Lok 4^b in zweiter Besetzung wurde mit den gleichen Abmessungen wie die Vorgängerlok, aber mit der Fabrik-Nr. 3226, im Jahre 1899 von der Hanomag ausgeliefert. Wann sie zur O. S. E. kam, ist nicht bekannt. Kurioserweise wurde sie aber mit dem Kessel der Lok 5^b und dem Untergestell der 3^b (Fabrik-Nr. 3127) im Jahre 1930 zerlegt!

Lok 1^b in zweiter Besetzung, 1900 mit der Fabrik-Nr. 3463 von der Hanomag gebaut, war ebenfalls ein C-Kuppler mit den bekannten Abmessungen. Die Maschine wurde 1929 mit der neuen Betriebsnummer 1021 OSE versehen und blieb bis 1936 im Dienst. Danach ist sie verschrottet worden; der Erlös dafür betrug 674,19 Mark.

1930 erwarb die OSE drei gebrauchte Dreikuppler von der BSE für je 15 000 RM.

Hauptabmessungen

Betriebsnummern	9^b und 10^b	11^b
Hersteller	Hanomag	Hanomag
Baujahr	1920	1927
Fabriknummer	9450–9451	10494
Bremsen	Wh, Westinghouse	
Steuerung	Heusinger, außen	
Rostfläche	1,46 m²	1,47 m²
Heizfläche	69,60 m²	76,50 m²
Vorräte: Wasser	4,50 t	4,60 t
Kohle	1,80 t	2,00 t
Leermasse	27,50 t	30,30 t
Dienstmasse	36,00 t	40,00 t
Zylinderdurchmesser	370 mm	370 mm
Kolbenhub	550 mm	550 mm
Treibraddurchmesser	1 200 mm	1 200 mm
Zugkraft i. d. Ebene	4 850 kg	5 000 kg
Leistung i. d. Ebene	435 t (0,6 p)	470 t (0,6 p)

Lok 9^b erhielt im Jahre 1931 die Betriebsnummer 1031 OSE und blieb bis zum 21. Januar 1950 auf ihrer Stammstrecke. Danach wurde sie als 89 6307 an andere Bw abgegeben und schließlich am 16. September 1965 ausgemustert.

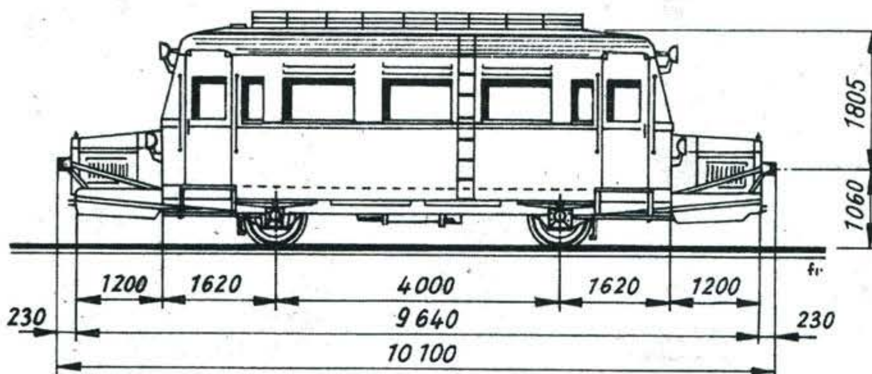
Lok 10^b erhielt im Jahre 1931 die Betriebsnummer 1032 OSE. Seit der letzten Hauptuntersuchung am 8. Juni 1943, wobei sie eine neue Feuerbuchse erhielt, stand die Maschine in Gliesmarode der BSE als Leihlok zur Verfügung. Bis zum 31. März 1946 war die Maschine jedoch an 350 Tagen abgestellt. Für die am 8. Juni 1946 anstehende Zwischenausbesserung wurde die Lok bereits am 23. Mai 1946 der Werkstatt zugeführt. Die Ausbesserung war am 15. September 1946 beendet. Durch die Grenzziehung konnte die Maschine nicht mehr zur OSE zurückkehren. Man vermietete sie am 11. November 1946 an die Butzbach-Licher Eisenbahn für 30,– DM je Nutzungstag. Am 15. September 1949 liefen die Fristen ab. Die vorgesehene Untersuchung und die vorgesehene Umzeichnung in 35 OSE unterblieben. Nach einigen „Rost-Ruhejahren" wurde die Lokomotive am 18. August 1954 von der Firma Karl Born in Butzbach zerlegt (Abb. 4).

Lok 11^b erhielt noch zu B. S. E.-Zeiten den Hanomag-Reserve-Kessel 15523 aus dem Jahre 1920. Der Kessel entsprach in seinen Abmessungen den Kesseln der B'1-n2t Maschinen der B. S. E. 1931 erhielt die Lok die Betriebsnummer 1033 OSE. 1944 wurde das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung nach Gliesmarode gebracht. Dabei sollte eine neue kupferne Feuerbuchse bei der Firma Samesreuther & Co. in Butzbach eingebaut werden, was jedoch aus Kostengründen unterblieb. Außerdem lag Braunschweig in der britischen, Butzbach jedoch in der amerikanischen Besatzungszone! Die Druckprobe des Kessels war Ende Dezember 1946 beendet, die Fertigstellung der Lok für Januar 1947 vorgesehen. In die sowjetische Besatzungszone wurde sie nicht zurückgegeben, und diente der B. S. E. als Leihlok. 1953 wurde sie verschrottet.

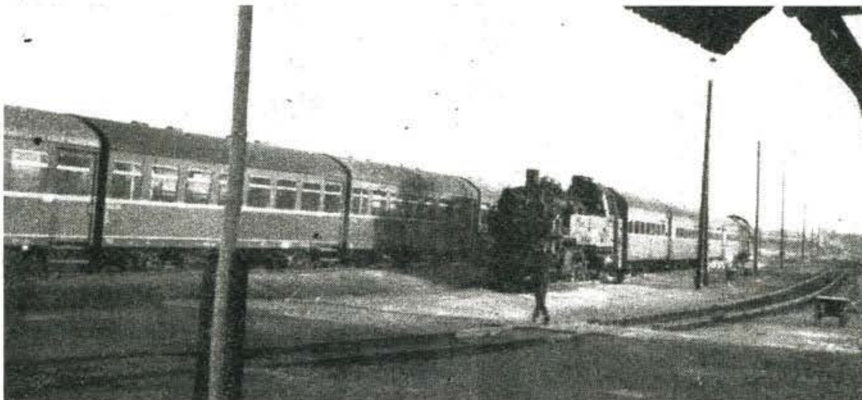
Tabelle 1: Dampflokomotiven der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn (1899–1949) (5, 9)

1.	Betriebsnummer	2. Betriebsnummer	DR-Nummer	Hersteller	Fabriknummer	Baujahr	Bauart	Bw Hötensleben bzw. Bw Oschersleben	ausgemustert
1^b	O.S.E.	–	–	Hanomag	3125	1898	Cn2t	1899–1926	1926
2^b	O.S.E.	–	–	Hanomag	3126	1898	Cn2t	1899–1930	1979
3^b	O.S.E.	1022 OSE	–	Hanomag	3127	1898	Cn2t	1899–1943	1957
4^b	O.S.E.	–	–	Hanomag	3128	1898	Cn2t	1899–1900	1924
5^b	O.S.E.	–	–	Hanomag	3129	1898	Cn2t	1899– ?	?
4^b	(II) OSE	–	–	Hanomag	3226	1899	Cn2t	?–1930	1930
1^b	(II) OSE	1021 OSE	–	Hanomag	3463	1900	Cn2t	1929–1936	1936
9^b	O.S.E.	1031 OSE	89 6307	Hanomag	9450	1920	Cn2t	1929–1950	1965
10^b	O.S.E.	1032 OSE	–	Hanomag	9451	1920	Cn2t	1929–1943	1949
11^b	O.S.E.	1033 OSE	–	Hanomag	10494	1926	Cn2t	1929–1944	1953
	–	141 JM	91 6494	Henschel	23695	1938	1Ch2t	1945–1949	1970
	–	143 LRE	91 6481	Vulkan	3855	1925	1Ch2t	1945–1955	1972
	–	1^b V.K.A.	–	Henschel	20508	1925	Dn2t	1944–1949	1957

3



4



5



Tabelle 2: Lokeinsatz auf der Strecke Oschersleben – Schöningen von 1949 bis 1969

DR-Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	ausgemustert	Bw Oschersleben	Bemerkungen
24 002	Schichau	3117	1928	1968	15. 7. 56–16. 5. 57	
24 004	Schichau	3114	1928	11. 11. 66	15. 7. 56– 8. 4. 57	Verkehrsmuseum Dresden
24 009	Schichau		1928			verkauft
24 021	Schichau	3136	1928	1968	15. 7. 56– 8. 4. 57	zul. Bw Jerichow
50 317						
50 1033						
50 3645						
64 105						
64 119						
64 1121	Linke-Hoffmann	3088	1928	1973	29. 7. 57–14. 1. 65	
64 1168	Jung	4088	1928	18. 9. 71	13. 6. 59–20. 7. 61	
64 2293	Borsig	12079	1928	1970	4. 8. 61–30. 11. 70	
8/68 Z						
64 1197	Borsig	12083	1928	1971	17. 12. 58–20. 5. 63	
64 1225	Hanomag	10618	1930	18. 6. 73	21. 8. 69–17. 6. 73	Bw Halberstadt
64 318	Krupp	1321	1934	22. 8. 73	14. 5. 57– 7. 2. 64	
64 1354	Jung	5568	1934	1974	29. 6. – 7. 10. 65	
64 4430	Krauss-Maffei	15613	1937	1972	11. 3. 64–30. 6. 72	
64 454	Jung	7241	1938			
64 490	O & K	13297	1940	14. 12. 71	31. 3. 56– 9. 10. 62	
64 514						
64 516						
74 539	Borsig	6142	1907			
75 227	Karlsruhe	1713	1907	24. 1. 62	21. 9. –10. 10.57	ex Kreis Oderbg. Eisenbahn
83 1025	LKM Babelsberg	122025	1955	11. 4. 74	20. 10. 55–30. 5. 56	20 757 km
83 1026	LKM Babelsberg	122026	1955	13. 10. 72	18. 10. 55–22. 6. 56	25 995 km
83 1027	LKM Babelsberg	122027	1955	15. 5. 73	20. 10. 55– 9. 3. 56	
89 6168	Henschel	21705	1930		1. 10. 66–18. 12. 66	„Kolle"
91 6481	Vulcan	3855	1925	1972	1945–24. 10. 55	
91 6491	Henschel	22736	1935		1951	ex Neuhaldensleben Eb., Nr. 43
91 6493	Henschel	23421	1937	13. 12. 68	1. 4. 55– 2. 7. 56	
92 310	Maffei	5235	1921			
92 539	Union	1870	1910			
92 564	Union	1908	1911	12. 6. 66	12. 7. 52–12. 11. 53	
92 6401	Hohenzollern	2928	1912	10. 3. 64	22. 12. 52–19. 3. 54	ex Gardelegen-Weferlingen Nr. 581
92 6489	Krauß-Maffei	8492	1930	9. 11. 64	3. 4. 53–14. 6. 56	
92 6491	Henschel	23271	1936	25. 5. 67	10. 6. 51	Heizlok
94 6492	Henschel	24753	1936		1952	
94 202	Schwartzkopff	3398	1905	1963	29. 7. 55–10. 3. 57	
94 248	Schwartzkopff	4103	1908			
94 256	Schwartzkopff	4272	1909			
55 3319	Hanomag	7509	1915	1972	1967–1972	zog den letzten Zug aus dem Schnee!

6



3 Maßskizze vom Wismarer Schienenbus (M 1:87)

4 Zugkreuzung in Ottleben Anfang der 60er Jahre

5 Abbauzug im Februar 1971 zwischen Ausleben und Ottleben.

6 Bahnhofsgebäude in Ausleben am 13. Januar 1985

Fotos: Beschaffung durch die Verfasser (1 bis 3 und 4); F. Köhler, Ausleben (6)
Zeichnung: Sammlung der Verfasser (3)

Um den im Jahre 1943 durch die Hauptuntersuchungen der Lokomotiven 1031, 1032 und 1033 entstandenen Triebfahrzeugmangel auszugleichen, verfügte die AGV die der ehemaligen WEG-Tochtergesellschaft „Vereinigte Klein-Bahnen A.-G." gehörende Lok 1D V. K. A. zur OSE. Diese Maschine stand zuletzt auf der Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern in Dienst. Die bei Henschel im Jahre 1925 gebaute und mit der Fabrik-Nr. 20508 Dn2t war schon seit dem 19. Dezember 1938 als Leihlok bei der Kleinbahn Kassel-Naumburg in Betrieb. Im November 1944 sollte sie zur Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn weitergegeben werden, blieb jedoch wegen der sich überschlagenden Kriegsereignisse in Braunschweig stehen und konnte sofort an die OSE vermietet werden.

Aufgrund der anstehenden Hauptuntersuchung und der für die DR unklaren Eigentumsverhältnisse wurde die Maschine 1949 zwar in Aschersleben hauptuntersucht, eine Reichsbahn-Nummer bekam sie jedoch nicht. Als Schadlok 607 war sie am 11. Mai 1957 noch in Blankenburg (Harz) abgestellt und wurde anschließend verschrottet (Abb. 5).

Kurz vor dem Ende des Krieges erreichten zwei Rückführzüge aus Schlesien die Gleisanlagen der OSE. Sie wurden von ELNA-Loks, Typ 2, Bauart 1'Ch2t, gezogen. Die eine Lok trug die Betriebsnummer KlJM 141 und gehörte vorher der Kleinbahn Jauer-Maltsch (heute VR Polen). Bei der DR als 91 6494 bezeichnet, wurde sie bereits 1949 von Oschersleben abgezogen. Die Maschine lief dann noch 21 Jahre auf anderen Strecken; am 7. September 1970 erfolgte ihre Ausmusterung. Die andere Lokomotive (LRE 143) stammte von der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn (heute ebenfalls VR Polen), erhielt 1949 die Nummer 91 6481 und war bis zum 24. Oktober 1955 in Oschersleben beheimatet. Beide Maschinen wurden nach dem zweiten Weltkrieg zunächst von der OSE angemietet. (5, 6)

Von der 24er bis zur 94er

Nach 1949 wurde der eingesetzte Lokomotivpark zusehends vielfältiger. Zunächst übernahmen die Lokomotiven 89 6307 (ex OSE 1031), 91 6481 und 91 6494 den Zugverkehr. Ab 22. Dezember 1952 war die 92 6401 im Einsatz. Darüber hinaus fuhren die zahlreichen im damaligen Bw Oschersleben beheimateten Maschinen auf der Strecke. Hinzu kamen Lokomotiven der Baureihen 92 (pr T 13), 93 (pr T 14), 24, 52, 83.10 und 64.

Ab 1957 bis zur Betriebseinstellung verkehrte fast nur noch die 64er auf der Strecke. Lediglich im Winter war vor dem Schneepflug oder vor Sonderzügen die Baureihe 50.35 zu sehen. Genauere Angaben zum Lokeinsatz enthält die Tabelle 3.

Der Schienenomnibus

Um den Personenverkehr der OSE wirtschaftlicher zu gestalten, wurde bei der Waggonbaufabrik Wismar ein Schienenbus Bauart „Hannover" in Auftrag gegeben. Bevor dieser Triebwagen eingesetzt werden konnte, mußte die Genehmigungsurkunde für den Betrieb der Bahn aus dem Jahre 1895 erweitert werden, denn der Bahnbetrieb war seinerzeit nur mit Dampflokomotiven genehmigt worden. Am 8. September 1934 wurde die Urkunde ergänzt mit dem Zusatz: „Die Führung des Bahnbetriebes ist auch mit anderen Energiequellen als Dampfkraft zulässig."

Da sich der Oberbau der OSE in jenen Jahren in einem relativ schlechten Zustand befand, kam es bei den geringen Schienenlängen zum „Nicken" des Fahrzeuges. Das führte schließlich zum Brechen der Kardanwellen. Da der Triebwagen nun öfter ausfiel, wurde zur Reparatur und Pflege ein Kraftfahrzeugmeister aus Hötensleben bei der OSE eingestellt. Gab es nichts zu reparieren, fuhr er im Triebwagen mit, um bei Schäden an Ort und Stelle zu helfen. Bei Ausfall des VT verkehrte ein vierachsiger Personenwagen mit einer Dampflok; der Fahrplan war mit dieser Garnitur aber nicht einzuhalten. Im Berufsverkehr war der Triebwagen bald überfordert, denn das vorhandene Sitzplatzangebot reichte bei weitem nicht aus. So fuhr er oft vor Plan von Oschersleben nach Hornhausen, kehrte zurück und befuhr dann, immer noch voll besetzt, die gesamte Strecke von Oschersleben nach Schöningen.

Tabelle 3: Personen- und Güterwagen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn (1899–1945) (9)

1. Betriebsnummer	2. Betriebsnummer	Hersteller	Bauj.	Bauart	Eigenm. (t)	Ladem. (t)	Achsstand (m)	LüP (m)	Verbleib/Bemerkungen
1 O.S.E.	1001 OSE	Görlitz	1898	BCi	12,4	–	6,50	8,0	20 II/30 III Kl.; 1949 DR
2 O.S.E.	1002 OSE	Görlitz	1898	BCi	12,4	–	6,50	8,0	20 II/30 III Kl.; 1949 DR
3 O.S.E.	1003 OSE	Görlitz	1898	BCi	12,4	–	6,50	8,0	20 II/30 III Kl.; 1933 BSE
21 OSE	1021 OSE	Beuchelt	1899	Ci	11,6	–	6,50	8,0	50 III Kl.; 1945 BSE
22 OSE	1022 OSE	Beuchelt	1899	Ci	11,6	–	6,50	8,0	50 III Kl.; 1949 DR
23 OSE	1023 OSE	Beuchelt	1899	Ci	11,6	–	6,50	8,0	50 III Kl.; 1949 DR
51 OSE	1051 OSE	Beuchelt	1899	PwPost	11,1	5,0	5,00	8,5	1945–BSE, + 1.1957
52 OSE	1052 OSE	Beuchelt	1899	PwPost	11,2	5,0	5,00	8,5	1945–HPKE, + 6.1955
151 OSE	1151 OSE				∅				
bis	bis	Beuchelt	1899	G	7,4	10,0	4,50	7,5	davon 6 Stück in den Staats-
168 OSE	1168 OSE								bahnpark eingestellt.
201 OSE	1201 OSE				∅				mit Spindelbremse,
bis	bis	Beuchelt	1899	Ow	7,0	12,5	5,00	10,2	1945 alle bei BSE, 1204 an NHS,
210 OSE	1210 OSE								Rest bis 1963 +
251 OSE	1251 OSE	Beuchelt	1899	O	7,2	15,0	5,00	9,5	1945 BSE, + 27. 4. 1963
252 OSE	1252 OSE				∅				ohne Bremsen, mit Leitung,
bis	bis	Beuchelt	1899	Ow	6,1	12,5	5,00	9,5	1269/70, 1949 DR, alle an-
270 OSE	1270 OSE								deren 1945 BSE, + bis 1963
271 OSE	–								teilweise mit Bremse, teil-
bis	–	Beuchelt	1899	Ow	6,5	12,5	5,00	9,5	weise ohne Bremse, mit Ltg.
290 OSE	–								alle im Staatsbahnpark.
501 OSE	1501 OSE	Beuchelt	1899	X	5,9	12,5	4,00	8,5	1945 BSE, + 6. 9. 1954
502 OSE	1502 OSE	Wüth, Halle	1890	Kessel	8,8	10 cbm	4,00	8,5	1945 BSE, + 17. 5. 1951
503 OSE	1503 OSE	Wüth, Halle	1890	Kessel	8,9	10 cbm	4,00	8,5	1945 BSE, + 17. 5. 1951
551 OSE	1551 OSE	Beuchelt	1899	X	6,0	12,5	4,00	8,5	1945 BSE, + 6. 9. 1954
–	1252 OSE	Bothmann	1925	O	7,5	15,0	5,00	8,4	Ersatzwagen der DRG für eingestellten Unfallwagen. 1945 BSE, + 26. 1. 1961
54 BSE	–	Beuchelt	1901	PwPost	11,2	5,0	5,00	7,2	1945 OSE, 1949 DR
274 BSE	–	Görlitz	1901	O	6,6	15,0	5,00	9,5	1945, OSE, 1949 DR
552 BSE	–	Beuchelt	1901	Kessel	5,4	12,5	4,50	9,3	1945 OSE, 1949 DR

Der Triebwagen wurde am 14. Juli 1933 für einen Preis von 24 000,– RM gekauft und am 9. Oktober 1933 in Dienst gestellt. Damit war er billiger als eine damals von der OSE eingesetzte C-Tenderlokomotive, deren Preis zwischen 30 000 und 40 000 RM lag. Der Triebwagen mußte dann im Hötenslebener Lokschuppen stationiert werden. Ein Stand wurde durch eine Mauer für den Triebwagen von den Dampflokomotiv-Ständen abgetrennt. Gleichzeitig kam eine Tankstelle hinzu. Die Umbaukosten betrugen rund 3200,– RM. Ohne die erforderliche Genehmigung legte der Triebwagen noch im Jahre 1933 27 339 km zurück. Aber schon in den folgenden Jahren stieg seine Laufleistung im Berufs- und Personenverkehr an (1933: 27 339 km, 1934: 71 886 km, 1935: 72 177 km, 1936: 46 376 km, 1937: 48 383 km).

Nach sechs Betriebsjahren erhielt das Fahrzeug im Jahre 1939 zwei neue Benzinmotoren. Ungewöhnlich war die Verwendung von zwei Vierzylinder-Vergasermotoren mit einer Leistung von je 40 PS, die auf den Verlängerungen des Rahmens angeordnet waren und über den Wagenkasten hinausragten. Die Motoren wurden mit einem mechanischen Ford-Getriebe sowie vier Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang ausgerüstet. Der Achsantrieb erfolgte über Kegelräder mittels Kardanwelle. Es wurde immer mit dem in Fahrtrichtung vorderen Motor gefahren. Dadurch erreichte man eine doppelte Lebensdauer der Motoren. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km/h. (2)

Der mit der Fabrik-Nr. 20217 von der Waggon-Fabrik Wismar gelieferte Leichttriebwagen des Typs B erhielt bei der OSE anfangs die Betriebsnummer Sk 1, später bezeichnete ihn der Betriebsführer ADEG als 1021 TL. 1943 gelangte der Wagen zur Niederlausitzer Eisenbahn, wo er in 1023 TL umgezeichnet wurde. 1950 erhielt er die DR-Nummer 133 515, zuletzt gehörte das Fahrzeug zur Rbd Greifswald. (9)

Der Wagenpark

Zur Inbetriebnahme der O. S. E. wurden drei Personenwagen 2./3. Klasse, drei Personenwagen, 3. Klasse, zwei Gepäckwagen mit Postabteil (alle zweiachsig), 51 offene Güterwagen (Tragf. 12,5 t) und 17 gedeckte Güterwagen (Tragf. 10 t) beschafft. Von den ebenfalls ausnahmslos zweiachsigen Güterwagen waren 1926 35 bei der Staatsbahn eingestellt. Am Wagenbestand änderte sich bis 1945 nichts. (2)

Auf dem Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone verblieben nur vier Personenwagen. Es konnten aber sechs Personen-, zwei Gepäck- und fünf Güterwagen von anderen Bahnen ausgeliehen werden. Dadurch verkehrten ab 1946 wieder zwei Zugpaare. Sofern genügend Kohle bereit war, fuhren vor den planmäßigen Zügen Entlastungszüge.

Ab Mitte der 50er Jahre wurden durch Umbau von Speichertriebwagen der Bauart Wittfeld im Raw Halberstadt entstandene Personenwagen eingesetzt. Jeweils zwei dieser Wagen waren miteinander kurzgekuppelt. Sie konnten um 1960 durch Einheitspersonenwagen, auch „Donnerbüchsen" genannt, ersetzt werden. Bereits ab 1962 verkehrten nur noch die durch Rekonstruktion älterer Länderbahnwagen entstandenen zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen. Die Personenzüge bestanden bis zur Betriebseinstellung aus sieben bis acht dieser Fahrzeuge. (5)

Autoren und Redaktion danken Herrn Klaus-Peter Quill für die Unterstützung bei der Bearbeitung des Beitrages.

Quellenangaben

(1) Akten des Archivs im Rat der Stadt Oschersleben
(2) Verwaltungsarchiv der Rbd Magdeburg, Bestand Kleinbahnen, Signatur 30
(3) Staatsarchiv Magdeburg, Rep. C 28 I d Nr. 717, II, Blätter 8 v, 69 r, 171 v, 271 v, 96 v
(4) Berichte ehemaliger Betriebseisenbahner der Strecke Oschersleben–Hötensleben
(5) Sammlung der Verfasser
(6) Dieter Höltke: Braunschweigsche Eisenbahnen und Straßenbahnen, Zeunert-Verlag, Gifhorn (BRD), 1972
(7) Mitteilungen von G. Hallermann und G. Fiebig an die Autoren
(8) Fiebig, Günter: Der Wismaer Schienenbus, Bauart Hannover, Der Modelleisenbahner, Berlin, 1 (1968) 17, S. 25
(9) Unterlagen aus der Sammlung von Klaus-Peter Quill, Frankfurt (Main)

modell eisenbahner

inhalt '86

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

1. modelleisenbahner

2. eisenbahn

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Biete TT E 499, 35, 81, 118, 130, 171, 254 u. V 36 DR u. DB, „me" 75–81, Hefte 8/84–3/86, komplett. Suche „me" 1, 3, 4, 6/75, TT-Omu m. Bremserhaus. S. Menza, Str. d. Jugend 27, Staßfurt, 3250

Biete „me" seit 1962, Telefon: Berlin 4 49 81 03

Biete H0 BR 50, 55, 66, 75, 80, 86, 106, 200, BN 150, Drehscheibe, Eisenbahnliteratur. Suche BR 91 sowie Eisenbahnlit. und Spur 0 aller Hersteller. W. Colditz, Sallauminer Str. 46, Lugau, 9159

Biete zum Tausch H0 BR 01.5, 03, 24, 41, 50, 78 (Eigenbau), 89, 95, 106, 110, 120, VT 135 m. Bw, Kranwagen u. a., 40,– bis 250,– M. Suche Matchbox-Oldtimer v. 1970 Y-7 Rolls-Royce (Dach grau gerippt), Y-11 Lagonda, Y-13 RAF, mögl. mit Schachtel, ältere ESPEWE-Modelle. Franz Klenner Schmelzstr. 1, Bad Muskau, 7582

Biete „Bayr. Bf. in Lpz.", „MPSB", Strab.-Archiv 4, 6, „Müglitztalb.". Suche „Rüg. Kleinb.", „Reisenzugwagen-Archiv", M. 1:87, Robur m. Anh., S 4000. Huck, K.-Matthes-Str. 91, Gera, 6502

Biete „Deutsche Eisenbahn 1835–1985", „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Straßenbahn-Archiv 3". Suche „Lokomotiven von Borsig" und ähnliches. Dr. K. Siegler, Schönhauser Allee 158 a, Berlin, 1058

Biete Kursbücher u. Fahrpläne anderer Bahnverwaltungen zw. 1957 u. 1967. Su. TT-Dampfloks aller Art, TT-Zubeh., -Zeichnungen, -Bauanl. v. Baufabrz. u. EDK d. DR. Köhler, Holbeinstr. 58/906, Dresden, 8019

Biete TT BR 221, 32,– M; BR 103 (grün), 24,– M; Bahnpostwagen, 6,– M; ged. Güterwagen, 5,– M; Kesselwagen „Mobil", 5,95 M. Suche YC1, ged. Güterwagen aller Art, Klappdeckelwagen, Eigenbauten aller Art. Tausch bevorz. R. Reimann, Bl. 109/3/19, Halle-Neustadt, 4090

Suche Spielzeugeisenbahn, Spurweite 0. Bohn, Jablonskistr. 23, Berlin, 1055

Biete „Reisen m. d. Schmalspurbahn", „Die Dampflokomotive", „Ellok-Archiv", „Triebwagen-Archiv", „Der bayrische Bahnhof", Eisenb.-Jahrb. 1966, 67, 80, 81, 83, 84, 85. Su. „Lokomotiven v. Borsig", „Dt. Dampflok. gestern und heute", „me", Jg. 1952–55, „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", Holzborn, „Dampflok." I u. II, „Glasers Annalen 1900–1910", Helmholtz, „Die Entw. d. Lok.". F. Hibsch, Birkhahnweg 2, PSF 145-476, Halle, 4016

Biete im Tausch H0 BR 55, dazu 3 ged. GW, 1 dreiachs. Perswg., vierachs. MITROPA, Oberl., Reisezugwg. Oberl., Gepäckwg., Mitteleinst.-Wg., Rungenwg., Diesell. BR 110, Tenderl. BR 75, Nebenbahntriebwg. VT 135, Schmalspurl. BR 99, dazu vierachs. P.-Wg., 3× grün, 1× rot/elf., Gepäckwg., offn. Gw., 2 Rollb., zus. 325,– M; „Modellbahnbücherei" Nr. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, „Kleine Eisenbahn ganz, einfach, ganz groß, ganz raffin.", „Deutsche Eisenbahn 1835–1985", Jubil.-Ausgabe „Hundert Jahre Eisenbahn", zus. 110,– M. Suche Loks in N BR 01, 03, 17, 52, 56, 64, 78, 91, E 75, 191, 194 oder ähnliche Modelle (Eigenbau). W. Brauer, Lönsstr. 14, Wiederitzsch, 7145

Biete „Reisen m. d. Schmalspurbahn", „Lex. Metros d. Welt", „Die Thür. Waldbahn", „Der Bayr. Bf. in Lpz.", „Die Windbergb.". Suche „Reisen m. d. Dampfb.", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Sonderbauarten v. Dampfloks", „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „Eisenb. in Mecklenburg". Buttkus, Koch-Gotha-Str. 5, Rostock, 2500

Biete H0 BR 23. Suche BR 91. R. Franke, Nebenstr. 4 B, Mülsen St. Micheln, 9534

Biete „Eisenbahnen in Mecklenburg". Suche „Straßenbahnen in K.-M.-Stadt", nur Tausch. L. Herrmann, Glockenstraße 7, Karl-Marx-Stadt, 9072

Biete in H0 2 BR 80, su. andere Triebfahrzeuge. Grave, Glottertaler Str. 18, Berlin, 1168

Suche BR 01, Spur 0, vom VEB Metallwarenfabrik Stadtilm. Biete rollendes Material von Liebmann, Stadtilm, Zeuke oder TT, od. Heißluftmotor. P. Baumann, Ho-Chi-Minh-Str. 16, Zwickau, 9580

Suche i-Kupplungen, Kleinserienteile, Dampflok-Bücher, H0-Güterwagen, H0-Kataloge. R. Kehl, G.-v.-Harnack-Str. 3, Zeitz, 4900

Suche im Kauf od. Tausch „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Deutsche Eisenbahn 1835–1985", „Bayrischer Bahnhof in Leipzig", Annalen 1911–18, 1920–1930, im Tausch BR 01, 36,– M; „Schmalspurbahn-Archiv", 36,– M. Wellner, L.-Frank-Str. 31, Suhl, 6012

Suche Broschüren „100 Jahre Sm Freital-Kipsdorf", „Thumer Sm-Netz", „Oschatz-Strehla", „Geschichte der IK", „75 Jahre Heidekraut-Bahn", „Meißn. Bimmelbahn", in H0: E-Lok. Su. 4achs. Wagen, in TT-Verschlagwagen, Silverlines-Zug, E 70, Zeuke-Wagen, alt. Biete neuwertige Wagen in TT, BR 118 u. 130, T 334 u. 2achs. „technmodell"-Wagen. S. Schott, Beilstr. 9, Dresden, 8020

Suche TT (Zeuke) Expr.-Zug, Schweden, Triebw. Transitus, Intourex, Courier, Bi 30, braun, blau, creme, rot, creme Pwi braun, blau, „Diesell.-A.". Biete Straßenb.-A. 3, 4, 6, „Straßenb. in K.-M.-St.", „Der Bay. Bf. in Leipzig",. Kl. Rüdel, Obere Dorfstr. 10, Rödlitz, 9276

Suche Modellautos 1:87, wie ehem. ESPEWE-Modelle u. a., zu kaufen; teilw. evtl. Tausch geg. einiges PIKO-Mat., von 5,40 bis 89,– M, mögl. M. Baudenbacher, Ed.-v.-Hartmann-Str. 37, Leipzig, 7022

Suche im Kauf Ausgaben der transpress-Reihe Verkehrsgeschichte, z. B. „Selketalbahn", „Rügensche Kleinbahnen", „Muldenthalbahn", Spreewaldbahn" und ähnliches; auch „BR 01", „BR 44", „Reisen mit der Dampfbahn", „Dampflok-Archiv" 1–4, „Straßenbahn-Archiv" 1–3 und ähnl. Schriftliche Angebote an: Müller, Venise-Gosnat-Str. 2, Brandenburg, 1800

Suche v. transpress-Verlag „BR 44" zu kauf., evtl. Tausch geg. „BR 01". Peschke, Mauerstr. 4, Blankenburg, 3720

Suche Fotos u. Stat.-Angaben, -übersichten, Betr.-Buchauszüge, Umlaufpläne, FN, z-stell.-Ausmuster.- u. Zerlegedat. (DR, DB) u. Angab. ü. Verbl. im Ausland u. weit. Material (auch leihw.) ü. BR 50.0-31 (auch 50.35, 50.40 u. 50.50). O. Wank, Vyskover Str. 5, Döbeln, 7300

Verkaufe TT-Material, 5,– M bis 50,– M. Suche H0-Mat. Angeb. an: Grundmann, Riesaer Str. 35a, Leipzig, 7050

Suche „me" 1952–1954, Sonderheft. W. Sorschke, Hauptstr. 12, Röderau, 8281

Verkaufe Modellbahnplatte H0, 1,20 m × 1,80 m, 2 Etagen, Bergbahn, separates Schaltpult, Liebhaberanlage, umständeh. für 950,– M. Hensch, Greifenhagener Str. 52, Berlin, 1055, Tel.: 4 48 91 31 (ab 17.00 Uhr)

Verkaufe kompl. Material für gr. H0-Anl. (800,– M), 25 Loks (1500,– M), 150 Waggons (1200,– M). P. Müller, Wörlitzer Str. 4, Berlin, 1143

Verkaufe ESPEWE- und Umbaumodelle, Samml., 300,– M. Heiko Nollain, Zinnwalder Str. 2, Dresden, 8021

Verkaufe Straßenbahn-Archiv 4 u. 6, „Franzbg. Kreisb.", „Meckl.-Pomm. Schmalspurb.", „Rübelandb.", „DET" 75–80, gebd., pro Jg. 25,– M. Suche „BR 44", „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Die Dampflokomotive", H0 BR 50. Zuschr. an: Noack, K.-Marx-Platz 2, Zwenkau, 7114

Verk. Mod-Bahn, Nenngr. N BR 65 und 55 D-Zug, viel Zugmaterial, neuw., 800,– M. König, Str. d. Friedens 8, Gräfenthal, 6423

Verkaufe Sammlung BTTB, v. 5,– bis 60,– M, einschl. Eigenbaumodelle TT/TT$_m$, od. Tausch gegen Nenngr. N, Liste anfordern. Weiser, Nr. 55 b, Beucha, 7201

Verkaufe Leiterplatten für 2mal 1000-W- u. 2mal 200-W-HiFi-Stereoverstärker, auch für techn. Zwecke gut geeign., LP ungebohrt, einschl. techn. Dokumentation, je 25,– M. Röder, Dorfstr. 27, Wittstock, 2131

Verkaufe Spur 0 Zeuke T 48, 2 off. u. 1 g. Güterw., 1 Perswg.; Bub 1928 B-Lok m. Tender, 2 Perswg., 1 Gepäckwg., Gleismat. H0 (Piko) BR 98 m. Tender, 2 Perswg. Bi 33 DR, 1 off. Güterw. NS 1 geschl. DSB, 1 Kesswg. DB Gleismat. Pkw- u. Lkw-Mod., zahlr. Lit. u. Zub. (Liste anf.), roll. Mat., nur Tausch! Suche Spur I roll. Mat., Weichen Zub. „Auf kl. Spuren", „Bodenläufer-Spielb.-Supermod.", „So funktionierten d. alten Modb.". Nur Zuschr. an: J. Wunderlich, KGA Wilhelmstrand, Parz. 302, Berlin, 1160

Suche Plaste-H0-Feuerwehrautos. E. Mahler, C.-Blenkle-Str. 9, Großräschen, 7805

Kaufe oder tausche, auch rep.-bed., Modelleisenbahn, Nenngr. N, BR 55, in allen Ausführungen, gegen transpress-Eisenbahnliteratur nach Fehll. E. Goede, Leipziger Straße 207, Karl-Marx-Stadt, 9081

Rezension

Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1877–1899, herausgegeben von Prof.-Ing. K. R. Repetzki, Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, nach einer Vorlage des Steiger Verlages Moers, 232 Seiten, 319 Abb., 26 Tafeln, Text- und Tafelband (im Schuber), 98,– M.

Ende vergangenen Jahres erschienen die letzten beiden Bände in der Buchreihe „Dampflokomotiven in Glasers Annalen". In der chronologischen Reihenfolge ist der heute vorgestellte Reprint eigentlich der erste; damit wird die insgesamt sechs Text- und zwei Text- und zwei Tafelbände umfassende transpress-Edition abgerundet. Auch diese beiden Bände rechtfertigen den stolzen Anschaffungspreis sowohl in der Druckqualität als auch Ausstattung. Insbesondere dürften die 26 großformatigen Musterzeichnungen von Wert sein. Derjenige, der sich vor allem an technischen Zeichnungen erfreuen kann, wird hierbei auf seine Kosten kommen!
Wo, wenn nicht in solchen Publikationen kann man sich anhand authentischer Unterlagen über die technische Entwicklung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens informieren! Daß dabei auch gesellschaftliche Aspekte wie die wachsende Industrialisierung und stürmische Entwicklung des Maschinenbaus in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts erkennbar werden, macht diese Reprints wertvoll. Im Vergleich zu den anderen Bänden beinhaltet diese Ausgabe vor allem die technische Entwicklung auf dem Gebiet des schienengebundenen Regionalverkehrs mit Dampfstraßenbahnen und Dampftriebwagen. Ein Thema, das in anderen Publikationen nur am Rande erwähnt wird. Insgesamt werden 63 ausgewählte Beiträge namhafter Eisenbahnfachleute – wie Max Maria von Weber, G. Lentz, von Borries, G. Wittfeld und andere – vorgestellt. Speziell die Beiträge über einstige Privatbahnen beinhalten auch Informationen über Oberbau bzw. Wagenmaterial. Auffallend ist dabei die umfangreiche Illustration. In solch einem Buch wird man überrascht, wieviele Beiträge trotzdem leicht verständlich, populär geschrieben sind. Ein Streifzug durch diese fast 25 Jahre Lokomotivbau kann deshalb sehr unterhaltsam, ja spannend sein. Wie ein Beitrag über „Neueste Fortschritte im Lokomotivbau vom Standpunkt des Eisenbahnbau-Ingenieurs"! Dieser Reprint endet mit einem Thema, das in den Folgejahren bahnrechend sein sollte: mit den vereinheitlichten Lokomotivkonstruktionen, insbesondere den preußischen Lokomotivnormalien.
Ob Nahverkehrsfreund, Eisenbahnhistoriker oder Modelleisenbahner – jeder kann in diesem neuesten Band „Glasers Annalen" etwas finden. Und wem diese (empfehlenswerte) Anschaffung zu kostspielig sein sollte, möge die Ausleihmöglichkeiten in Anspruch nehmen.
Hans-Joachim Wilhelm

modell eisenbahner

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften **grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände** zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes **an das Generalsekretariat** des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat schikken. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Arbeitsgemeinschaften

Neugründungen:

Karl-Marx-Stadt, 9082
Vors.: Manfred Koch, Draisdorfer Str. 28

Neuhaus, 6420
Vors.: Dietrich Murkowitz, August-Bebel-Straße 7

Salzwedel, 3560
Vors.: Holger Haserecht, Straße der Jugend 50

Brandenburg, 1800
Vors.: Peter Kotecki, Paul-Voigt-Str. 34

Ausstellungen

Karl-Marx-Stadt, 9006 – AG 3/13
Am 14./15. Februar, 21./22. Februar und 28. Februar/1. März 1987 in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft, Kurt-Berthel-Straße 1. Öffnungszeiten: jeweils 10–17 Uhr.

Karl-Marx-Stadt, 9040 – AG 3/87 Adorf (Erz.)
Vom 14. bis 22. Februar 1987 in der „Dr. Salvador-Allende" OS, Straße Usti nad Labem 279 (Neubaugebiet „Fritz Heckert"). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr; am 18. Februar bereits ab 13 Uhr.

Weißwasser, 7580 – AG 2/26
Vom 14. bis 22. Februar 1987 in der Oberschule III „Geschwister Scholl" Bautzener Str. 44.
Öffnungszeiten: 14. 2.: 14.00 bis 18.00 Uhr, 15. 2.: 10.00 bis 18.00 Uhr, 16. 2.: Ruhetag, 17. 2. bis 20. 2.: 14.00 bis 18.00 Uhr, 21. und 22. 2.: 10.00 bis 18.00 Uhr.

Kreischa, 8216 – AG 3/55
Vom 14. bis 22. Februar 1987 im „Erbgericht" Kreischa (Nebengebäude). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

Dresden, 8010 – AG 3/95
Vom 7. bis 22. Februar 1987 im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofs (Bahnsteig 17). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

Kollektive Modellbahnausstellung des Bezirksvorstandes Halle

Vom 19. Februar bis 1. März 1987 in der Station „Junger Techniker und Naturforscher" K. E. Ziolkowski", Halle-Neustadt, 4090. Öffnungszeiten: täglich 10–18 Uhr, am 1. März 10–16 Uhr.

Tauschmarkt

Finsterwalde, 7980 – AG 2/29
Am 21. März 1987 führt die AG 2/29 Finsterwalde im Auftrag des Bezirksvorstandes Cottbus in der HOG „Zur Brücke" in Finsterwalde von 9.00 bis 13.00 Uhr einen Modelleisenbahn-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen sind bis zum 7. März 1987 an: Wilfried Koziolek, Erich-Weinert-Straße 37, Finsterwalde, 7980, zu richten und müssen folgende Angaben enthalten: Name, Vorname, Wohnanschrift, Arbeitsgemeinschaft, DMV-Mitgliedsnummer und Tauschartikel.

Sonderfahrten

AG 3/58 Radebeul (BV Dresden)
Wintersonderfahrt mit Lok 99 713 am 1. März 1987. Radebeul Ost ab 10.30 Uhr, Radeburg 11.45/15.26 Uhr, Radebeul Ost an 16.26 Uhr. In Radeburg Musikschau und großer Festumzug zum 30. Volkskarneval! Teilnehmerpreis: 5,– M, Kinder 3,– M. Teilnahmemeldung nur durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung an: AG 3/58, Psf 56, Radebeul 1, 8122.

Bezirksvorstand Halle
Sonderzugfahrten auf der Strecke Dessau–Wörlitz mit den Museumslokomotiven 64 007 und V 36 027
Fahrt 1: 11. April 1987 Dessau–Wörlitzer Bf ab/an ca. 9.00 Uhr/12.10 Uhr
Fahrt 2: 11. April 1987 Dessau–Wörlitzer Bf ab/an ca. 14.00 Uhr/17.30 Uhr
Fahrt 3: 12. April 1987 Dessau–Wörlitzer Bf ab/an ca. 9.00 Uhr/12.10 Uhr
Fahrt 4: 12. April 1987 Dessau–Wörlitzer Bf ab/an ca. 14.00 Uhr/17.30 Uhr
Es besteht die Möglichkeit, von Fahrt 1 und 3 die Rückfahrt von Wörlitz bei Fahrt 2 bzw. 4 anzutreten. Ein Anspruch auf Sitzplätze im Zug besteht nicht.
Teilnehmerpreis: Erwachsene 9,00 Mark, Kinder bis 10 Jahre 4,50 Mark (nur in Begleitung Erwachsener). Vorzugspreis für DMV-Mitglieder 7,50 Mark
Teilnahmemeldungen nur per Postanweisung bis 20. März 1987 unter Angabe der Personenzahl und Fahrt-Nr. (ggf. Ausweichtermin angeben) an: Hubert Heintze, PSF 54, Dessau, 4500. DMV-Mitglieder geben zusätzlich Mitglieds- und AG-Nr. an. Versand der Fahrkarten erfolgt rechtzeitig vor der Fahrt.

Technische Kommission des Präsidiums

Die Technische Kommission bittet um Mithilfe. Wer besitzt ein Farbfoto der 01 504 mit grünem Anstrich?
Mit dieser Farbgebung soll die Lok längere Zeit im Erfurter Raum gefahren sein. Meldungen bitte an die Redaktion „modelleisenbahner".

Wer hat – wer braucht?

Suche: Fotos der 44-Öl. J. Mehler, Sittendorferweg 90a, Brücken/Helme, 4701

Biete: „modelleisenbahner" 3,6,7/1969; 8/1970; 9,10/1971; 2,9/1973; 1,2,12/1974; 1/1978; 4/1980; 12/1982; 2–5/1983; 1–3/1984; 1,3,6/1985; „Das Signal" Nr. 29–31; „Lokomotiven von Borsig"; „Dampflok-Archiv" Bd. 1; „Ellok-Archiv"; „Modelleisenbahn-Lexikon"; „Modellbahn-Bauten"; „Modellbahnbücherei" Bd. 1; in H0: BR 75; 130; H0$_m$ BR 99 (HERR); H0$_e$-2-achs. G-Wagen („technomodell"); Owala. Suche: „modelleisenbahner" vor 1960 sowie 1/1960; 1–5/1968; „Dampflok-Archiv" Bd. 2; „Modellbahnbücherei" Bd. 4, 5, 7, 10; in H0: BR 58, 89, 91, 93, 94; Fahrzeuge in H0$_m$ und H0$_e$ sowie Rollwagen. Reinhard Thomas, Karl-Wetzel-Straße 6, Gera-Lusan, 6502

Suche: Materialien, Unterlagen, Fotos und Negative über BR 64; mögl. mit Angabe von Aufnahmeort und -datum (auch leihweise). F. Köhler, Bauernwinkel 1, Ausleben, 3231

Biete: div. transpress-Literatur u. a. „Glasers Annalen 1920–1930 und 1931–1943"; „Lokomotiven von Borsig"; „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn"; div. Taschenfahrpläne DR 1954–1970; Einzelhefte „modelleisenbahner" 1956–1969; Eisenbahnliteratur; Fahrpläne, Reiseführer u. Streckenkarten vor 1930. Tauschliste anfordern! Suche: div. Hefte „modelleisenbahner" 1953–1955; Kursbücher DR bis 1962; Literatur zur Verkehrsgeschichte vor 1930 (bes. Berlin); TT-Fahrzeuge bis ca. 1975; Lokschilder. H. J. Rosinski, Blankenfelder Straße 80, 015-27, Berlin, 1110

Biete: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Dampflok-Archiv"/1–4; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Überschienung der Alpen"; „Die Überschienung der Alpen"; „Dampflok-Sonderbauarten". Suche: Literatur über Eisenbahnunfälle; Literatur üb. d. Eisenbahnen in Deutschland vor 1933, Bücher über Dampflokomotiven und Eisenbahnen im Ausland. Christian Siegemund, Joh.-R.-Becher-Str. 20, Bautzen, 8600

Biete: H0, BR 55 SNCF; Pr. G 8.1; „Unsere Lokomotiven" (tsch.); „Wanderungen mit Damof" (tsch.); Trollejbus-Atlas (tsch.); „Bergbahnen der Welt" (tsch.) Suche: „Dampflok-Archiv Bd. 2"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Modellbahn-Triebfahrzeuge" (Gerlach); div. Rbd-Schilder; Straßenbahnmodelle 1:87 und 1:100; H0$_e$ vierachs. Personenwagen; IV K und VI K. Jochen Groh, Marie-Curie-Straße 43, Plauen, 9900

Biete: „Die Modelleisenbahn Bd. 3"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Oldtimer auf Schienen"; „Die Entwicklung der Dampflokomotive Bd. 1, 2"; „modelleisenbahner" 10, 11/1978; 2/1980; 8/1981; 12/1983; 5, 8, 9/1984; 2, 3, 5–10/1985; 1,2/1986; „Schienenfahrzeuge" 1–6/1981; 1982, 1983, 3–6/1984; 1,5,6/1985; „Eisenbahnpraxis" 1–6/1978; 6/1979; 2,3,5,6/1985; in H0: E 69 DB; Škoda-Kühlcont.; Škoda-Plattformanh.; Škoda-Sattel „Elaskon"; Sattelkupplungsachse; Straßenfahrzeuge 1:87 im Tausch gegen rollendes Material in N. Uwe Miethe, Klosterstraße 21, Nienburg/S., 4352

Suche: „Die Muldenthalbahn"; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Borsig-Archiv"; „Baureihe 01"; „Reisen mit der Dampfbahn"; Buch über ELNA-Loks; Broschüre „Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn"; „modelleisenbahner" Jg. 1960–1964; 1973; in H0: BR 50; 23; 24; 03 (Schicht); 42, 91; 84; 99 (HERR). Biete: „Schmalspurbahn-Archiv"; „MS Spree" „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Harzquer- und Brockenbahn" (mit Anhang für die Südharzeisenbahn); „Eisenbahn-Jahrbuch 1984"; Lok u. Tendergeh. BR 55 in N; Lokgeh. BR 65 in N; Lokgeh. E 69 DR- u. DB-Ausf. in H0; Lokgeh. BR 81 (PIKO) in H0; Lok BR 244. Uwe Bergmann, Thiestraße 8, Weddersleben, 4301

Biete: Literatur von „transpress" (Liste anfordern). Suche: Dias von Dampflok der DR; Literatur über Kohlenstaub-Lokomotiven; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen"; rollendes Material und Bausätze in H0, H0$_m$ und H0$_e$. Gunther Nitzsche, Querstraße 1, Augustusburg, 9382

Biete zum Tausch: PIKO, PREFO-Güter- u. Personenwagen in H0; in N BR 65; 173; TT BR 92; H0 M 140; VT 70; VT 70 971; VT 135; VT 137; VS 145; ES 499 rot; BN 150 rot; BN 150 blau; BR 244; 106; 110; 118; 120; 130; 01 SK; 52; 55; 86; 66; 41; E 69 DR; E 69 DB; G 8; V 100; u. a. Suche: H0 BR 84 (auch besch. od. Teile); alte Güter- u. Personenwagen von EHLCKE, DIETZEL, HERR, GEBERT, SCHICHT, PIKO in H0 (auch besch. als Baumaterial) zu kaufen od. tauschen. J. Schulze, Fach 21-09, Loschwitzer Straße 31, Dresden, 8053

Biete: H0, Selbstentladewagen OOtu 47; EK 4; Fährbottwagen (Fahrmodelle) und BR 89^2 der DR. Suche H0, BR 89^{72-75} (pr. T3) DR mit o. ohne Tender; Selbstentladewagen OOt-Saarbrücken; GGths 43; Ot Mainz; K-Wuppertal; Om-Königsberg und Minimotore (alles Eigenbau und nur Tausch) Rudolf Heinrich, Ph.-Müller-Straße 24 a, Meißen, 8250

Biete: Nenngr. I, BING um 1920, rollendes Material; in H0: BR 23, 64; in H0$_m$: Material von HERR. Suche: H0, BR 91, Länderbahnfahrzeuge; Material in H0$_m$; „modelleisenbahner" vor 1957. Frank Tinius, Modersohnstraße 65, Berlin, 1017

Biete: „Entwicklung der Dampflokomotive"; „Baureihe 44"; „Historische Bahnhofsbauten"; Bildserie „BR 01–BR 94". Suche: N, BR 01; 38, 50; 52; 64; 55 (auch def.); „Ellok-Archiv"; „Diesellok-Archiv"; „Straßenbahn-Archiv" Bd. 6. Bernd Wolff, Georg-Schwarz-Straße 166, Leipzig, 7033

Biete: Lokschilder BR 38, 55, Fabrikschilder, in H0 BR 01, 23, 41, 42, 50, 55, 81, 84, 89, 91, 99; div. Wagen, ält. Fahrpläne u. antiquar. Fachliteratur (Die Dampflokomotive u. a.); Einzelhefte „modelleisenbahner" ab 1968. Suche: Lokschilder; Dampfloks in H0; Schmalspurmaterial von HERR; „Glasers Annalen"; „BR 01–96" u. a. Reiner Schmidt, Garreisstraße 27, Karl-Marx-Stadt, 9002

Biete: „Eisenbahn-Jahrbücher" 1965, 1967, 1969, 1985; „modelleisenbahner" Jahrg. 1974 kompl. Suche: „Eisenbahn-Jahrbücher" 1964 und 1966; „Die Überschienung der Alpen"; E 63. Rainer Mähler, Clausen-Dahl-Straße 23, Dresden, 8020

Biete: H0$_e$ Kastenlok; 99 535; VT 137 322 u. a; H0: div. Loks u. Wagen in DRG (Eigenbauten); TT: Eigenbaugüterwagen; E 32; VT 36. Suche: H0$_m$ und H0$_e$-Wagen; vierachs. Rollwagen; Eigenbauten; H0: Loks u. Wagen (Liste anfordern); TT: Eigenbau, Dampf- und Elloks; Literatur (Liste anfordern). Rolf Schieferdäcker, Kyawstr. 11, Dresden, 8046

Biete: H0, versch. zweiachs. Güter- u. Personenwagen in der Ausf. der K. sächs. Sts.E.B. Suche: H0, BR 98 (auch Eigenbau); in H0$_e$ rollendes Material (mögl. sächs. Ausf.) u. Literatur üb. sächs. Schmalspurstrecken (z. B. Schmalspurbahn-Archiv) usw. Stephan Lippmann, Neuer Weg 40, Pockau, 9345

Biete: Kursbücher der 70er Jahre u. andere Eisenbahnliteratur, Modelleisenbahnkalender. Suche: DR-Kursbücher 1945–1970; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1963, 1964, 1970, 1971; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen" 1920–1930; 1931–1943; 1947–1967. G. Dill, P.-Oestreich-Straße 1, Erfurt, 5023

Biete: „Die Windbergbahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1975, 1985; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; Bilder von den Eisenbahn Serien 1, 3, 4, 5; Lokomotiven und Tender der badischen Staatseisenbahn; Straßenbahnbausatz. Suche: „Glasers Annalen" 1900–1910, 1931–1943; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; Fahrzeuge in H0$_e$; BR 42, 23, 50. Uwe Fischer, Einsteinstraße 6, Pirna, 8300

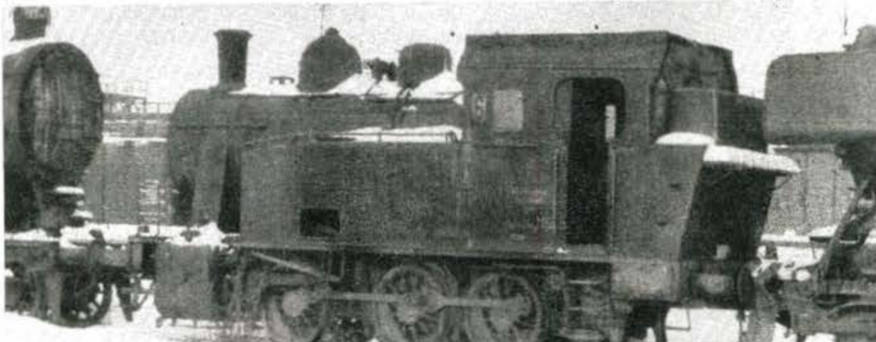
Suche: „Metros der Welt"; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „modelleisenbahner" Jahrgang 1–9; in TT: E 70; BR 106; 65. Biete: „Baureihe 44"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1972 bis 1976; „Schmalspurbahn-Archiv". W. Scheider, Schleicherstr. 14, Sonneberg, 6400

1



Werk-lokomotiven

2



Die überaus breite Palette dieser Fahrzeuge war in der Dampflokzeit besonders vielfältig. Liefen doch auf Werkbahngleisen nicht nur Lokomotiven, die seinerzeit von Eigentümern dieser Bahn in Auftrag gegeben wurden, sondern vielfach auch Maschinen, die bei der „Staatsbahn" gebraucht gekauft wurden. Sie blieben dadurch mitunter mehrere Jahrzehnte von der Verschrottung verschont.

3



4



1 Zu solchen Fahrzeugen gehörte diese ehemalige G 8[1]. Sie war noch Anfang der 70er Jahre als Nr. 24 beim Braunkohlenkombinat Geiseltal in Betrieb. Dieses Foto zeigt die Lokomotive am 5. Mai 1972 zwischen Frankleben und Großkayna.

2 Dagegen handelte es sich bei der WL 6 des Braunkohlenkombinates Böhlen um eine „echte" Werklok, die Henschel 1936 mit der Fabrik-Nummer 23258 an die damaligen Sächsischen Werke Böhlen lieferte. Links die 56 107, rechts eine 50er (alt). Das Foto entstand Mitte Februar 1963 in Werdau.

3 Diese regelspurige LOWA-Lokomotive wurde im LKM Potsdam-Babelsberg 1957 gebaut und mit der Fabrik-Nummer 133051 ausgeliefert. Noch Mitte der 70er Jahre stand die Maschine im Alu-Werk Lauta des Mansfeld-Kombinates unter Dampf.

4 Etwas älter war dagegen die LOWA-Lokomotive der Steinwerke Dubring bei Hoyerswerda. Diese Dh2t baute das LKM 1951; sie erhielt die Fabrik-Nummer 15018 und dampfte bis 1976. (WL 2", WL 2' stellten wir im „me" 5/81 auf der zweiten Umschlagseite vor.)

Fotos: D. Winkler, Lützen (1), G. Meyer, Aue (2), G. Paul, Hoyerswerda (3 und 4)



Hallo, liebe Freunde! Wir haben es geschafft, noch rechtzeitig zu den Winterferien zwei neue Junior-Seiten fertigzustellen. Diesmal wollen wir Euch einige Tips für die Geländegestaltung, eine kurze Bauanleitung für einen H0-Schneepflug sowie einige Empfehlungen für den Gleisbau und einen Tip für die TT-Freunde geben. Außerdem berichten wir über den ersten Erfahrungsaustausch junger Modellbauer im Berliner Pionierpalast „Ernst Thälmann".

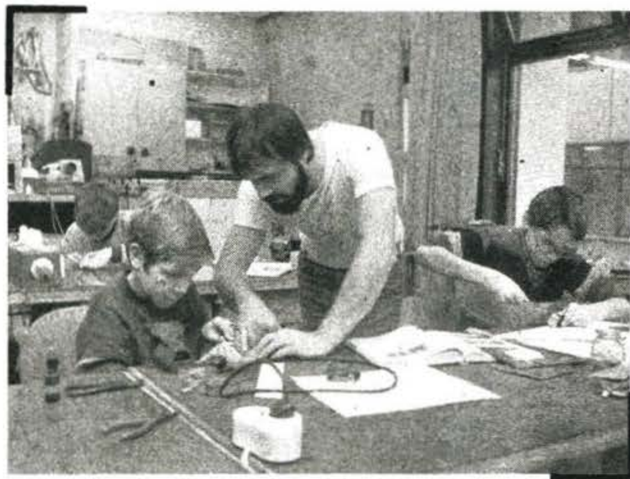
Wir sind gespannt, wie Euch diese Ausgabe gefällt. – Vielleicht schreibt Ihr uns dazu einmal...
Und noch ein Hinweis für unsere Leser in und um Karl-Marx-Stadt: In den Februarferien findet im Bahnhof Mitte die nächste Modellbahn-Ausstellung der AG 3/13 statt, die Ihr Euch ansehen solltet. Denn die Modellbahnfreunde dieser AG zeigen nicht nur ihre neue H0-Gemeinschaftsanlage mit dem Bahnhof Flöha, sondern vor allem viele um- und selbstgebaute Fahrzeugmodelle. Sozusagen am laufenden Band! Ein Besuch lohnt sich bestimmt. Genauere Angaben über die Ausstellung findet Ihr auf der DMV-Mitteilungsseite dieses Heftes.

Wer aber demnächst einen Ausflug nach Dresden unternimmt, sollte sich auch die Modellbahn-Ausstellung der AG 3/18 Radebeul im Kulturhaus des VEB PLANETA, Moritzburger Str. 31, ansehen! Denn dort ist vom 13. bis 22. Februar neben der großen H0-Gemeinschaftsanlage ein fünf Meter langes Diorama zu sehen. Auf dieser Demonstrationsanlage werden am Beispiel mehrerer vorbeifahrender Züge (Nenngröße H0) die wichtigsten Entwicklungsetappen der DR seit 1945 im Raum Dresden dargestellt. In einem etwa fünfzehnminütigen Programm „Vom schweren Anfang" könnt Ihr sowohl seltene Fahrzeugmodelle als auch Zugzusammenstellungen bewundern. Und alles Wichtige dazu erfahrt Ihr vom Tonband! Außerdem bietet Euch die AG 3/18 in mehreren Vitrinen einen Überblick über die in der DDR hergestellten Modellbahnen. Viel Spaß also, Euer

Willy

Erfahrungsaustausch im Fahrzeugmodellbau

Erinnert Ihr Euch noch an unsere Jugendseite im Heft 8/1986? Damals berichteten wir über die jungen Modelleisenbahner im Pionierpalast „Ernst Thälmann" in der Berliner Wuhlheide. Inzwischen gehört auch das im Oktober angekündigte Treffen junger Fahrzeugmodellbauer der Vergangenheit an. Es war jedenfalls ein voller Erfolg. Und vielleicht vermittelt Euch unser Foto ein wenig von der Arbeitsatmosphäre an jenem 22. Oktober.
Doch lassen wir einen Teilnehmer berichten!
Am 22. Oktober begrüßte uns Frank Tinius, der Leiter der AG Modellbau, im Raum 113. Wir waren 13 Schüler der 6. bis 10. Klasse und kannten uns eigentlich schon von gemeinsamen Treffen im Pionierpalast. Leider sind zu unserem Treffen nur wenig neue Freunde hinzugekommen. Aber das kann sich ja noch ändern!
Das modellbauerische Spektrum reichte an diesem Tag von der Kö (etwa in der Art der Industriebahn Halle), über Schmalspurlokomotiven, einen Straßenbahnzug bis zur BR 102 (ehemals V 15) in der Nenngröße H0. Letztere entstand übrigens nach einem „me"-Bauplan!
Überall wurde gefachsimpelt, abgeguckt und getüftelt, wie man das eine oder andere Teil eben selbst anfertigen kann. Uns standen zum Basteln viele Werkzeuge, Maschinen und vor allem Ersatzteile zur Verfügung. Weshalb die Arbeit auch sehr viel Spaß bereitete. Und wenn jemand nicht mehr weiter kam, dann half Frank Tinius (den Ihr auf dem Bild erkennen könnt, als er gerade Frank Neuschke zur Hand geht).
Außerdem haben wir an diesem Tag noch ein Lädemaß in der Nenngröße TT gebastelt, das eigentlich in keiner Güterabfertigung fehlen sollte! Wir verwendeten dafür Draht, Winkelprofil und ... etwas Geduld. Alle notwendigen Maße findet Ihr im Modellbahn-Lexikon (Anhang).



Und weil dieser erste Erfahrungsaustausch so viel Spaß bereitet hat, soll demnächst der zweite stattfinden. *F. P.*

Foto: P. Noppens, Berlin

Schneepflug im Maßstab 1:87

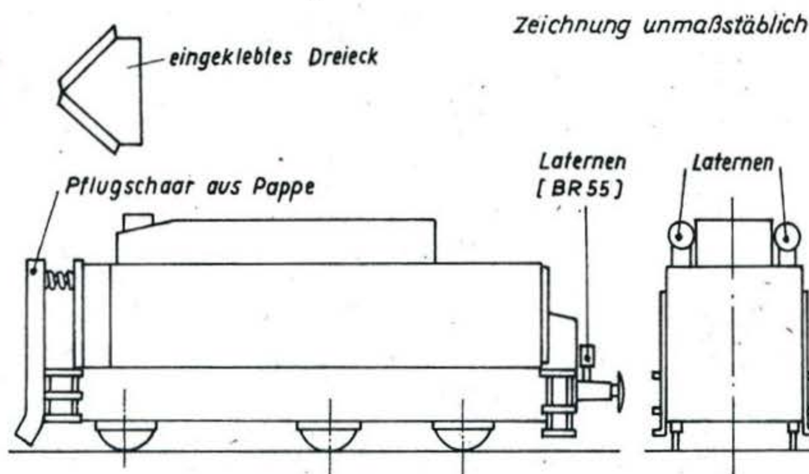
Wilko Schulz aus Cranzahl ist 15 Jahre alt und seit Jahren eifriger Leser unserer Zeitschrift. Und nicht nur das; er hat auch eine 2,50 m × 1,15 m große Heimanlage und bevorzugt die Nenngröße H0. Darauf sind vorwiegend Dampflokmodelle der Baureihen 23, 50, 91 und 99 (HERR) eingesetzt. Wilko schätzt im „me" vor allem Beiträge über umgebaute bzw. frisierte Lokmodelle und die manchmal sehr hilfreichen Tips. Das hat ihn aber auch angeregt, uns eine Bauanleitung für einen Schneepflug zu schicken, die wir Euch nicht vorenthalten wollen.
In jedes Bahnbetriebswerk gehört ein Schneepflug. Na – und er sollte auch auf keiner Heimanlage fehlen, denn mit etwas Geschick ist er relativ einfach zu bauen.
Wir benötigen dazu nichts weiter als einen PIKO-55er-Tender

15 Jahre alt ist Silvio Geßwein aus Effelder. Er schreibt, daß er im „me" schon 'ne Menge Anregungen und Tips gefunden hat, die ihm beim Aufbau und in der Gestaltung seiner Heimanlage sehr geholfen haben. Silvio will aber schon so exakt wie möglich, also vorbildgetreu, bauen. Obwohl er natürlich weiß, daß hier nur langjährige Erfahrungen letztendlich zum Erfolg führen... Heute gibt er Euch einige Tips zum Thema

„Überhöhungen und Übergangsbögen"

Wohl jeder Modelleisenbahner weiß, daß beim Vorbild die äußere Schiene in einem Gleisbogen gegenüber der inneren Schiene erhöht liegt. Diese Überhöhung ist wichtig, um der auftretenden Fliehkraft des sich in der Krümmung befindlichen Zuges entgegenzuwirken. Denn wenn ein Zug einen Gleisbogen durchfährt, wird er durch die entstehende Fliehkraft nach außen gedrückt. Wird das Gleis überhöht, dann verringert sich die Wirkung der Fliehkraft. Die Fliehkraft ist aber abhängig von der Geschwindigkeit, weshalb man bei der Eisenbahn eine mittlere Geschwindigkeit zugrunde legt.
Bei der Modellbahn kann man die Überhöhung ebenfalls berechnen. Sie wird aber so klein sein, daß sie sich technisch nicht umsetzen läßt. Andererseits treten infolge des Kupplungszuges zwischen den Fahrzeugen Kräfte auf, die versuchen, den Zug nach innen umzukippen. Versuche haben wiederum gezeigt, daß ein Modellzug infolge seiner „überhöhten" Geschwindigkeit nur selten nach außen umkippt. Eine betriebliche Notwendigkeit für Gleisüberhöhungen scheint also nicht gegeben zu sein. Wer optisch den Vorbildcharakter eines überhöhten Gleises nachempfinden will, sollte maximal 1,5 mm berücksichtigen, vorausgesetzt, seine besonders langen Modellzüge neigen nicht zum Umkippen.
Anders verhält es sich beim Übergangsbogen. Denn häufig entgleisen Fahrzeuge, wenn sie von einem geraden Gleisstück kommend in einen Gleisbogen einfahren. Nicht die Fliehkraft führt hier zum Entgleisen, sondern der erste Spurkranz, der mit großer Kraft gegen die Schiene des Gleisbogens prallt, das Rad diesen überklettert und das Fahrzeug entgleist. Bei der großen Eisenbahn wird deshalb zwischen dem geraden und gebogenen Gleisstück ein Übergangsbogen eingebaut. Er ist mathematisch exakt errechnet und erhält die Form einer kubischen Parabel. Aber das ist bei der Modelleisenbahn zu schwierig! Man kann sich lediglich helfen, indem man zwischen Ende des geraden Gleises und dem Anfang des Gleisbogens zwei oder drei kurze Gleisbogenstücke einfügt, deren Radien, vom geraden Gleis aus gezählt, immer kleiner werden. Das lohnt sich! Es sieht besser aus und mildert den Eindruck stark verkleinerter Gleisbögen.



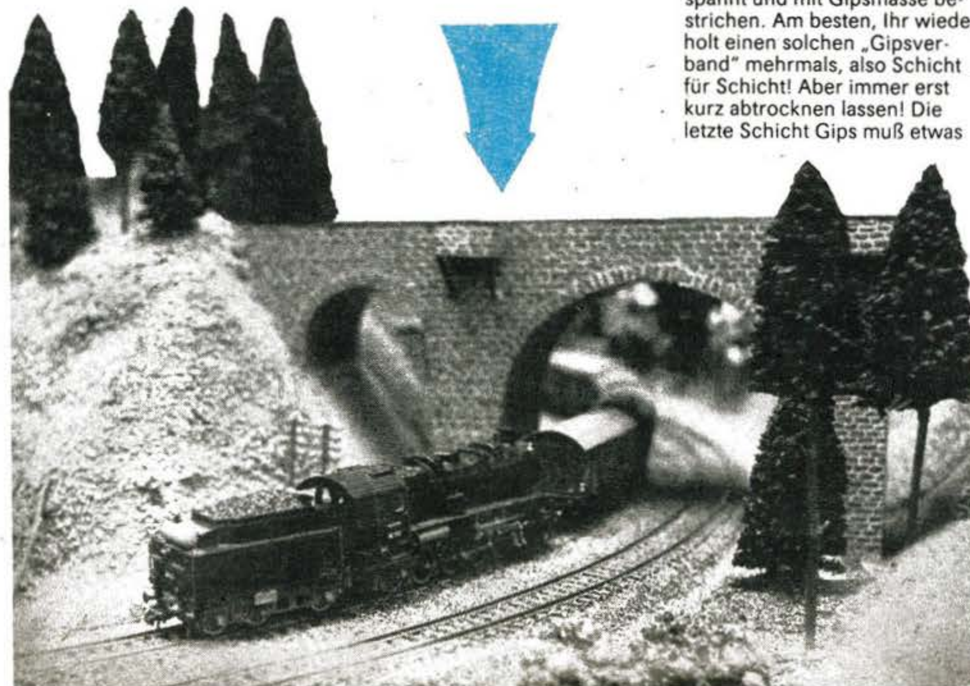


(den pr. 3 T 16.5), etwas Pappe oder Messingblech, eine Kuli-Mine aus Metall sowie zwei Loklaternen eines PIKO-Modells der Baureihe 55!
Zunächst muß man sich aus Pappe ein wie in der Zeichnung dargestelltes Dreieck ausschneiden und zwischen Tenderabteil und Fahrgestell kleben. Die Pflugschaar bastelt man sich ebenfalls aus Pappe. Sie ist in der Mitte zu knicken! Anschließend schneidet man in der Mitte dieser Pappe von unten ungefähr 2 mm tief einen Schlitz. Danach ist die Pappe zu falten (s. Zeichnung) und als Pflugschaar an das Dreieck zu kleben.
Die von unten „ausgehöhlten" Laternen müssen auf die Puffer geklebt werden. Auf den Kohlenaufsatz hingegen kommen die Laternen, die man ganz einfach aus Kuli-Metallminen basteln kann. Eigentlich sind wir jetzt schon fertig. Wir entfernen die Lok-Nummer am Tender und pinseln die Pflugschaar signalrot. Und wer ganz „vorbildlich" sein will, altere das Modell ein wenig. Schließlich sieht ein Schneepflug nur selten fabrikneu aus. Oder?

Zeichnung: W. Schulz, Cranzahl

Apropros Ausstellung! Wir sind neugierig auf Eure Eindrücke und Gedanken bei Modellbahn-Ausstellungen. Schreibt uns doch bitte, was Euch auf der letzten besonders gut oder überhaupt nicht gefallen hat! Ihr könnt uns auch mitteilen, welche Gemeinschaftsanlage Ihr einmal vorgestellt haben wollt!
Übrigens – der nebenstehende Schnappschuß stammt von der H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/14 „Saxiona" Dresden.

Foto: P. Noppens, Berlin



M. Macrinus leitet an einer Berliner Oberschule eine Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn. Auch er begrüßt die „Junior-Seite" und möchte mit einigen Tips aufwarten, die Ihr vielleicht gleich ausprobieren könnt. Er hat sich nämlich seit zwei Jahren erfolgreich mit dem Thema

„Bergbau" auf der Modelleisenbahn

beschäftigt und schreibt dazu: Wer seine Heimanlage gestaltet, wird wohl oder übel versuchen, auch Berge und Täler nachzubilden. Nun kann man hierfür die im Handel angebotenen Polystyrol-Teile verwenden, aber auch Geländematten „ausstopfen" bzw. Berge mit Papier, Mull und Tapetenkleister formen. Doch Gips eignet sich ebenfalls! Und zwar muß man sich hierfür zuerst ein Holzgestell für den Unterbau des Bergmassivs konstruieren. Dieses wird anschließend mit Verbandsmull bespannt und mit Gipsmasse bestrichen. Am besten, Ihr wiederholt einen solchen „Gipsverband" mehrmals, also Schicht für Schicht! Aber immer erst kurz abtrocknen lassen! Die letzte Schicht Gips muß etwas flüssiger gehalten werden, denn wir modellieren damit die Oberfläche unseres Berges. Solange sie noch feucht ist, kann man den Gipsbrei mit verschiedenfarbigem Streumehl berieseln – und fertig wäre das Bergmassiv, das natürlich noch bepflanzt bzw. mit anderen Details versehen werden muß ...

Abschließend noch ein Basteltip für die Freunde der Nenngröße TT:

Tenderbeleuchtung für die BR 35

Wahrscheinlich habt Ihr Euch auch schon einmal Gedanken darüber gemacht, wie man in dieses Modell eine zusätzliche Tenderbeleuchtung einbauen kann. Und dabei ist dieser „Eingriff" gar nicht so kompliziert, wie der 14jährige Jürgen Baumert aus Jena-Winzerla und der 16jährige René Huhle aus Liegau-Augustusbad schreiben. Beide lösten das Tenderoberteil vom Fahrgestell – es rastet aus – und entfernten zunächst die roten Plastestückchen, die sowohl als Befestigungsstützen dienen, als auch die Beleuchtung imitieren.
Jürgen lötete danach an eine Zwerg-Glühlampe zwei Drähte, die er wiederum an die im hinteren Tenderfahrgestell befindlichen Lötfahnen befestigte. Daraufhin klebte er zwei, etwa 1 cm lange Lichtleitkabel (Ø 2 mm) in die Tenderlaternen. Und diese Lichtleitkabel mußten danach mit der Lampe ausgerichtet werden. Man kann das Tenderoberteil innen auch mit silberner oder weißer Farbe behandeln, denn das verbessert die Lichtwirkung!
Jürgen hat das Oberteil nach einem kurzen Funktionstest mit wenig Klebstoff wieder befestigt, so daß es jederzeit wieder demontiert werden kann.
René verwendete als Beleuchtung eine 16-Volt-Kleinstglühlampe, deren Fassung auch an den hinteren Lötfahnen befestigt wird. Man muß allerdings darauf achten, daß die eingeschraubte Lampe noch unter das Tenderoberteil paßt! Besser ist es, all die roten Plasteteile schwarz einzufärben, die beim Funktionstest durchleuchten. René befestigte das Tenderoberteil aber anders. Und zwar hat er zwischen der zweiten und dritten Achse mittig ein Loch für eine M3-Schraube gebohrt, die „Kohle" entfernt und den darunterliegenden Stempel mit einer 2,4-mm-Bohrung versehen. Tenderoberteil und Fahrgestell werden durch eine 25 mm lange Schraube zusammengehalten. Der Tender erhält wieder eine „Kohleladung", am besten aus zerkleinerter Steinkohle!

Kompressor-Anhänger in H0

Im Handel sind u. a. auch die H0-Modell-Figuren „Bauarbeiter" erhältlich. Unter diesen befindet sich ein Arbeiter, der einen Preßlufthammer bedient. Aber stellen wir uns einmal die Frage: Woher würde er die zum Arbeiten benötigte Druckluft bekommen?
Aus diesem Grunde entschloß ich mich, ihm einen Kompressorwagen zu bauen. Denn schon vor längerer Zeit hatte ich die Möglichkeit, einen derartigen Wagen zu vermessen.
Das Modell besteht im wesentlichen aus einem Rahmen aus einigen miteinander verlöteten Messingteilen.
Beim Aufbau kann man verschieden vorgehen. Eine Möglichkeit besteht darin, diesen Kompressor aus einem Stück Holz oder Plastematerial herzustellen. Besser, man fertigt ihn ebenfalls aus mehreren Messing- oder Plasteteilen und bringt im Inneren eine Kompressorimitation an. Mit geöffneten Seitenklappen stellt man den Wagen dann in die Nähe der Baustelle. Vom Wagen zum Werkzeug des Arbeiters wird nun noch ein „Schlauch" aus Zwirn oder Draht angebracht.
Das Stützrad gehörte einst zu einer Sattelkuppelachse (PREFO), das von einem frühere Umbau (Ersatzteilkiste) stammt. Die Räder (etwa Ø 9 mm × 1,5 mm) entnahm ich ebenfalls der Ersatzteilkiste.
Soll jedoch dieser Anhänger von einem Lkw gezogen werden, so muß man das Stützrad schräg nach oben „klappen".
Für die Farbgebung bestehen viele Möglichkeiten. Ich habe diese Wagen in den Farben beige, blau, grau und grün gesehen. Neuerdings werden sie, wie auch andere Baumaschinen, orangefarben gespritzt. Das Fahrwerk ist immer schwarz und oft etwas schmutzig.
Man sollte nicht vergessen, die Rückleuchten und die bei Anhängern vorgeschriebenen dreieckigen Rückstrahler anzudeuten.
K.-D. Schubert, Dresden

Verbesserung am PIKO-Modell der Baureihe 185/195

Der im folgenden beschriebene Umbauvorschlag hat zum Ziel, die elektrische Beleuchtung zu verbessern. Nach Abb. 1, sie entspricht dem Industriemodell, verringert sich infolge der elektrischen Verbindung zwischen Trieb- und Steuerwagen die Leuchtkraft. Die mit L 1 und L 4 bezeichneten Lampen befinden sich im Modell der BR 185 vorn bzw. L 2 und L 3 hinten. Beim Kuppeln mit dem Steuerwagen wird der Schalter S 1 geöffnet, wodurch L 2 und L 3 abgeschaltet werden. Der Stromfluß verläuft über Stromabnehmer (+), die Diode VD 1 und L 1; L 1 leuchtet. Zusätzlich fließt der Strom auch über VD 1, L 2, L 3 und L 4 zum Stromabnehmer (−). Aufgrund dieser Reihenschaltung leuchten diese drei Lampen schwächer.
Um diesen Zustand zu ändern, werden L 2 und L 3 jeweils über eine gesonderte Diode geschaltet (vgl. Abb. 2).
Erst so ist die Verbindung zwischen L 1 und L 2 (s. Abb. 1) und zwischen L 3 und L 4 aufgetrennt. L 2 und L 3 werden über die Dioden VD 3 und VD 4 direkt an den Stromabnehmer (+) geschaltet. Hierfür eignen sich am besten Si- oder Ge-Dioden, alle SA Y-Typen und BA Y-Typen. Am Beispiel, Abb. 3, ist eine Si-Doppeldiode SAL 41 eingesetzt. Beim Betrieb mit dem Steuerwagen werden im Triebwagen die Stromabnehmer einseitig abgeschaltet. Diese Funktion übernimmt das erste Drehgestell des Steuerwagens, das zweite dient nur zur Stromabnahme für die Beleuchtung. Durch die Verbindung beider Drehgestelle ist eine sichere und störungsfreie Stromabnahme möglich.
Um ein richtiges Anhalten vor Signalen zu gewährleisten, muß immer nur der erste Wagen einer gekuppelten Einheit zur Stromabnahme herangezogen werden. Dies entfällt bei entsprechend langen Trennabschnitten. Fährt der Triebwagen jedoch allein, so fließt der Strom vom Stromabnehmer (+) über den Motor und VD 1 zum Stromabnehmer (−) (Abb. 3). Polt man den Strom um, fährt der Triebwagen in die andere Richtung, der Strom fließt über VD 2. Bei Verbindung mit dem Steuerwagen schaltet S 1 um; die Stromversorgung erfolgt nur vom Triebwagen; wird umgepolt, über S 1 und VD 2, denn der Steuerwagen fährt vorn.
Außerdem sollte der Kontakt Rad-Schiene dadurch verbessert werden, indem man den mit Haftreifen versehenen ersten Radsatz des Antriebsdrehgestells gegen den zweiten Radsatz austauscht.
H.-J. Funk, Berlin

Wolfgang Hanusch (DMV), Niesky

XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest

Ergebnisse und Impressionen

Zum nunmehr achten Mal fand der Internationale Modellbahnwettbewerb im November 1986 in der Hauptstadt der Ungarischen Volksrepublik, Budapest, statt. Austragungsort war in diesem Jahr das am Rande des Stadtwäldchens gelegene Verkehrsmuseum. Durch die Mitglieder des ungarischen Modellbahn-Verbandes (MÁVOE) gut vorbereitet, fand die Juryberatung in einem sachbezogenen Rahmen statt.

Der internationalen Jury unter Leitung von Dipl.-Ingenieur Zoltán Razgha gehörten an:

Dezider Selecky ČSSR,
Miloš Kratochvil ČSSR,
Dr. Zsolt Károly UVR,
László Bekei UVR,
Peter Pohl DDR,
Siegfried Brogsitter DDR.

In der Beteiligung konnte das hervorragende Ergebnis des vorangegangenen Wettbewerbs in Trutnov (ČSSR) nicht wieder erreicht werden. Es stellten sich insgesamt 101 Exponate dem Urteil der Jury, wovon 99 bewertet werden konnten. Zwei Exponate mußten infolge von offensichtlichen Mängeln zurückgezogen werden. Die 99 Exponate verteilten sich dabei auf Einsender aus der ČSSR, der DDR, der UVR und der UdSSR. In 14 Wettbewerbsgruppen vergab die Jury 40 Preise und Anerkennungen (Tabellen).

Nach wie vor nahmen die Modelle in der Kategorie A – Triebfahrzeuge – den größten Umfang ein. Stark vertreten waren außerdem die Kategorien B – sonstige Schienenfahrzeuge – und Kategorie C – Hoch- und Kunstbauten –. In den Kategorien D, E und F war nur eine schwache Beteiligung zu verzeichnen.

Die höchste Leistungsdichte gab es wiederum in der Kategorie A. Das ist auch an der Vergabe der Preise zu erkennen. Erste Preise erhielten hier eine Lok der Baureihe 99 in der Nenngröße 0_e des Freundes Bechmann, eine Lok der Baureihe 98 des Freundes Dreißiger sowie die Lok Baureihe 02 des Freundes Köhler.

Weiterhin entschied sich die Jury in der Kategorie A für sieben 2. Preise und für neun 3. Preise. Für das Modell einer sowjetischen Doppellokomotive 2 M 62 bekam Freund Boge aus Riga einen Anerkennungspreis.

Auch in diesem Jahr blieb das hohe Niveau der Kategorie A in den übrigen Kategorien aus. Das trifft insbesondere auf die Kategorie B – sonstige schienengebundene Fahrzeuge – zu. Hier erreichte lediglich der Freund Herfen für das Modell eines sechsachsigen Speisewagens einen Sonderpreis. Durch die Jury wurden dazu noch drei 2. und sechs 3. Preise sowie ein Anerkennungspreis vergeben. Den Anerkennungspreis erreichte dabei der Junior Andreas Roth für seinen 0-Wagen der Museumsgartenbahn Werdau. Möglichkeiten für die Erhöhung des Niveaus in dieser Kategorie bestünden in verbesserten Laufeigenschaften sowie insbesondere der Beschriftung.

Eine rückläufige Tendenz ist auch in der Kategorie C – eisenbahntypische Hoch- und Kunstbauten – zu verzeichnen. Erstmals wurden beim internationalen Wettbewerb aus dieser Kategorie die Modelle mit Dioramen-Charakter herausgelöst. Ihre Bewertung erfolgte in einer neuen Kategorie F. Wenn auch die Jury am Ende nur zwei 2. und zwei 3. Preise ermittelte, so spricht das eindeutig dafür, daß hier für die Zukunft noch Reserven vorhanden sind.

Die Kategorie D – eisenbahntechnische Funktionsmodelle – war nur mit zwei Modellen vertreten. Für die guten Leistungen wurden beide Modelle mit einem Anerkennungspreis ausgezeichnet. Völlig unbefriedigend ist gegenwärtig das Niveau in der Kategorie E. Von den vorliegenden vier Modellen entsprach nur eines den Anforderungen und erhielt am Ende einen 3. Preis zugesprochen. Hinzu kommt, daß diese Kategorie nur durch Teilnehmer aus der UVR belegt war und damit keinen internationalen Charakter repräsentierte. Das gilt auch für die Kategorie D, die nur durch Teilnehmer der DDR vertreten war.

In der in diesem Jahr erstmals definierten Kategorie F – Dioramen des schienengebundenen Verkehrs – gab es vier Modelle zu bewerten. Sie zeichneten sich aus durch Exaktheit und große Detailtreue, so daß am Ende für das Modell des Haltepunktes „Veltruby" des Freundes Javurek aus der ČSSR ein 1. Preis und für das Modell eines Güterbodens vom Freund Symank ein 2. Preis vergeben werden konnte.

In der Abschlußberatung zum Wettbewerb konstatierten die Jurymitglieder ein insgesamt stagnierendes Niveau. Andererseits sind deutliche Fortschritte in der Verbesserung der Funktionstüchtigkeit der Modelle, insbesondere in der Kategorie A, erreicht worden. Die wissenschaftlich-technische Entwicklung, vor allem in der Mikroelektronik, widerspiegelte sich im Modellbahn-Wettbewerb noch nicht. In der bevorstehenden Beratung der Vertreter unserer Verbände wird es deshalb notwendig sein, dazu weitere Überlegungen anzustellen und entsprechende Schritte zu vereinbaren, um eine allgemeine Erhöhung des Niveaus und eine breitere Resonanz zu erreichen.

Am 28. November 1986 öffneten sich im Verkehrsmuseum Budapest die Pforten für eine Modellbahn-Ausstellung, in der auch alle Modelle des internationalen Modellbahnwettbewerbes gezeigt wurden. Diese gut gestaltete Ausstellung wird mit Sicherheit dazu beitragen, daß der Gedanke des Modellbaues in der Ungarischen Volksrepublik neue Interessenten findet. Mit diesem Wunsch verabschiedeten sich auch die Mitglieder der internationalen Jury von ihren ungarischen Freunden und dankten ihnen gleichzeitig für ihre gute Arbeit bei der Organisation des XXXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1986.

Teilnehmer und Preise nach Ländern

Land	Anzahl der Modelle	1. Preis	Sonderpreis	2. Preis	3. Preis	Anerkennungspreis	Summe
ČSSR	27	1	–	1	9	–	11
DDR	45	3	1	8	7	3	22
UdSSR	1	–	–	–	–	1	1
UVR	26	–	–	4	2	–	6
Summe	99	4	1	13	18	4	40

Vorschau

Im Heft 3/87 bringen wir u. a.:

Dieseltriebwagen der DRG und ihre Entwicklung;
Aktuelles über die Straßenbahn;
Das gute Beispiel – Elektrifizierung;
Bildauslese vom Internationalen Modellbahnwettbewerb Budapest 1986;
Vorbild-Modell: Güterwagen.

Ergebnisse des XXXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1986 in Budapest

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A 1/0, H0				
BR 99 ex sä. IV K	Bachmann, Helmut	DDR	96,7	1.
MÁV 259	Fekete, Lájos	UVR	89,0	
MÁV DV 17c	Fekete, Lájos	UVR	89,3	3.
US Crampton	Eszenyi, Ervin	UVR	92,0	2.
BR 983	Dreißiger, Detlef	DDR	96,7	1.
VT Spremberger Stadtbahn	Günther, Thomas	DDR	83,3	
BR 12	Thierbach, Wolfgang	DDR	82,3	
BR 36	Bucher, Günther	DDR	79,3	
BR 17⁷	Kohlisch, Heinz	DDR	91,7	2.
ČSD T 435	Školnik, A.	ČSSR	79,3	
ČSD 320	Vižek, Miroslav	ČSSR	88,7	
ČSD N 112 003	Burget, Milan	ČSSR	90,3	3.
ČSD N 112 001	Papouček, Věroslav	ČSSR	86,3	
MÁV 490	Psóra, Mihály	UVR	89,7	
Kategorie A 1/TT, N				
ČSD 275	Zalenka, Jiří	ČSSR	92,0	3.
BR 94	Köhler, Guntram	DDR	92,7	3.
ČSD 465	Pietrik, Jaroslav	ČSSR	91,7	3.
BR 95	Uhlmann, Ralf	DDR	94,3	2.
BR 03	Schucbeda, Andreas	DDR	85,7	
ČSD T478	Shvolik, Marian	ČSSR	82,0	
BR 02	Köhler, Wolfgang	DDR	97,0	1.
ČSD 475	Dymák, Milan	ČSSR	80,0	
Kategorie A 2/H0				
MÁV 242	Dr. Károly, Imre	UVR	92,0	2.
MÁV M 40	Domonkoa, András	UVR	85,3	
ČSD T 478.3	Školnik, A.	ČSSR	88,7	3.
ČSD T 478	Jasečková, M.	ČSSR	86,0	
MÁV 424	Psóra, Mihály	UVR	91,7	2.
ČSD E 499.3	Višek, Miroslav	ČSSR	91,0	3.
BR 19	Rändler, H.-Dieter Groth, Uwe	DDR	92,0	2.
BR 52	Deiniger, Christian	DDR	86,7	
BR 44	Stadelmann, Axel	DDR	85,7	
2 M 62	Boge, Juris	UdSSR	87,7	A.
BR 22	Liebschner, Winfried	DDR	83,7	
VT 137	Jacob, Wolfgang	DDR	86,7	
99 4511	Gierhan, Uwe	DDR	84,0	
99 5001	Mittag, Gerd	DDR	81,3	
99 5633	Zörkler, Wolfgang	DDR	78,7	
99 183	Ort, Ingo	DDR	89,0	3.
Kategorie A 2/TT				
BR 106	Funke, Erik	DDR	78,7	
BR 50.40	Potoczky, György	UVR	69,7	
ČSD 534.0	Razderka, Petr	ČSSR	80,0	
Kategorie A 3/H0				
BR 89	Rudat, Werner	DDR	80,3	
BR 86	Werler, Hans	DDR	91,0	3.
BR 95	Büttner, Gert	DDR	79,3	
BR 38	Lehnert, Günter	DDR	93,7	2.
BR 01	Becker, Thomas	DDR	84,3	
MÁV 520	Szepesi, József	UVR	81,7	
Kategorie B 1/II, H0				
O-Wagen MGBW	Roth, Andreas	DDR	84,3	A.
O-Wagen	Maruhn, H.-Joachim	DDR	87,7	3.
Ds-Wagen	Nemčansky, Michal	ČSSR	87,7	3.
Ci-4	Londin, Vladimir	ČSSR	87,3	3.
Glastransportwagen	Takáč, Peter	ČSSR	86,3	
Gaskesselwagen	Szentmiklósi, Gábor	UVR	82,3	
Milchtransportwagen	Szentmiklósi, Gábor	UVR	76,0	
Kategorie B 1/$H0_e$, H0, TT, TT_m				
Kieswagen	Psóra, Mihály	UVR	90,3	2.
Rollwagen (750 mm)	Seeland, Volker	DDR	80,3	
MPSB-Wagen	Mildner, Michael	DDR	81,3	
Blms-Wagen	Mahel, Ivo	ČSSR	84,7	
Schotterwagen SBE	Scholz, Frank	DDR	86,3	
Ord 99-01-91/92	Leßner, Hermann	DDR	90,7	2.
Kategorie B 2/H0				
MÁV-Personenwagen	Szentmiklósi, Gábor	UVR	74,6	
MÁV-Personenwagen	Szentmiklósi, Gábor	UVR	75,0	
MÁV-Kühlwagen	Szentmiklósi, Gábor	UVR	71,6	
O-Wagen	Werler, Hans	DDR	86,0	3.
Sächs. D-Zug	Kohlisch, Heinz	DDR	84,3	
ČSD-Gepäckwagen	Simonyi, Alexander	ČSSR	79,0	
Ci-Wagen	Fojtek, Martin	ČSSR	79,6	
Bi-Wagen	Chrony, Jan	ČSSR	74,3	
Kategorie B 2/$H0_m$, $H0_e$, TT, N				
Gaskesselwagen	Pietrzok, Harald	DDR	80,7	
Sächs. O-Wagen	Völschow, Hendrik,	DDR	79,7	
Sprengwagen	Lückert, Michael	DDR	83,0	
O-Wagen	Richter, Michael	DDR	85,7	3.
Doppelstock-Einzelwg.	Banke, Jan	ČSSR	84,0	
Zementtransportwagen	Simbártl, Vaclav	ČSSR	91,0	2.
MÁV-Dm-Wagen	Potoczkyy, György	UVR	77,7	
Heizölkesselwagen	Ort, Ingo	DDR	85,7	3.
Kategorie B 3/H0, N				
Speisewagen DOL	Herfan, Olaf	DDR	95,7	So.
Städteexpreßzugwagen	Neumann, Manfred	DDR	84,7	
Weinfaßwagen	Szepesi, József	UVR	61,3	
Kategorie C				
Hp. „Nove Sady" H0	Vaca, Marek	ČSSR	82,0	
Bk „Smetanovy Sady"	Nemčanaky, Michal	ČSSR	84,3	
Hp. „Glebau-Jivová"	Londin, Vladimir	ČSSR	87,0	3.
Hp. „Nove Sady" TT	Nemčansky, Michal	ČSSR	86,3	3.
Bf. „Balatonfenyves"	Károly, István Károly, Tamás	UVR	74,7	
Lokschuppen	Juricza, Tibor	UVR	79,3	
Bf. „Balatonszentgyörgy"	Forntrán, László	UVR	85,0	
Güterschuppen	Schulz, Ullrich	DDR	89,3	2.
Bf. „Nordland"	Schildhauer, Jan	DDR	91,7	2.
2 Brücken	Papp, Sándor	UVR	57,7	
Kategorie D				
Signale, System EZMG	Schmorl, Peter	DDR	91,3	A.
Überladekran	Schulz, Ulli	DDR	94,0	A.
Kategorie E				
MÁV 3231	Fekete, Lajos	UVR	85,7	3.
Straßenbahn	Rudnay, Béla	UVR	78,7	
MÁV DV 3	Major, Attila	UVR	74,7	
Trevinthik	Major, Attila	UVR	66,0	
Kategorie F				
Lokbahnhof	Forntrán, László	UVR	86,0	
Hp. „Olomouc, n. m."	Palýza, Tomáš	ČSSR	87,0	
Hp. „Veltruby"	Javůrek, Ladislav	ČSSR	95,0	1.
Güterboden	Symank, Klaus	DDR	92,0	2.

XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1986, Budapest

1987 werden wir über die beim XXXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb erfolgreichsten Modelle berichten.
Als Einstimmung sowie in Ergänzung zur nebenstehenden Gesamtübersicht stellen wir heute folgende Arbeiten vor, die näheren Angaben entnehmen Sie bitte der Ergebnisliste:

1



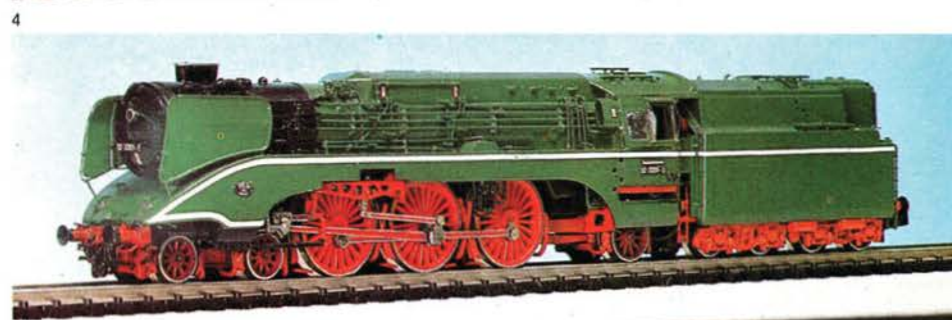
2



3



4



5



1 BR 19⁰ Reko von Uwe Groth und Hans-Dieter Rändler, Dresden, (A2/H0)

2 BR 17⁷ von Heinz Kohlisch, Dresden, (A1/H0)

3 BR 86 von Hans Werler, Dresden, (A3/H0)

4 Lokomotive 020201 von Wolfgang Köhler, Dresden, (A1/N)

5 Oberlicht-Speisewagen von Olaf Herfen, Dresden, (B2/H0).

Fotos: Albrecht, Oschatz

1



2



Joachim Schnitzer (DMV), Kleinmachnow

Details mit Tips

Schuppentore
(und ein bißchen übers Löten)

Bei diesem Begriff denkt wohl jeder unwillkürlich an die riesigen Türen der Lokschuppen. Tore, hinter denen sich die noch viel mächtigeren und faszinierenden Lokomotiven befinden. Hier soll aber weder von Romantik, noch vom Vorbild, sondern nur von den kleinen Lokschuppentoren auf unseren Modelleisenbahnanlagen die Rede sein. Aber ob Vorbild oder Modell – wenn doch mal ein Triebfahrzeug nicht rechtzeitig vor den geschlossenen Toren zum Stehen kommt, dann ist es passiert! Natürlich ist in solchem Falle der Schadensumfang beim Vorbild weitaus größer als auf der Modellbahnanlage.

1 Dampflokomotiven verleihen der Lokeinsatzstelle die richtige Atmosphäre. An der Innenseite des Schupppentores sind deutlich die Nagelköpfe zu erkennen.

2 Das Verladen der neuen Stahltore. Und das stimmt sogar im Maßstab 1:87, weil infolge fehlenden Messingblechs 0,4 mm starkes Stahlblech verwendet wurde. Die Querschnittsmaße der Scharnierbänder (Messingblech) betragen 1,2 mm × 0,4 mm.

Neues Lkw-Modell im Maßstab 1:120

Zur Leipziger Herbstmesse 1986 stellte der VEB Modell-Konstrukt Leipzig ein neues TT-Modell vor: die RABA-Zugmaschine mit dem Sattelauflieger HUNGAROCAMION. Damit gibt es diesen Auflieger bereits in zwei Bedruckungsvarianten, denn das Modell BUDAMOBIL kam schon vor einigen Monaten mit der TATRA-Zugmaschine in den Handel. Wir werden diese hervorragend detaillierten Straßenfahrzeuge voraussichtlich Mitte des Jahres näher vorstellen und mögliche Umbauten zeigen!

Redaktion

Foto: Albrecht, Oschatz

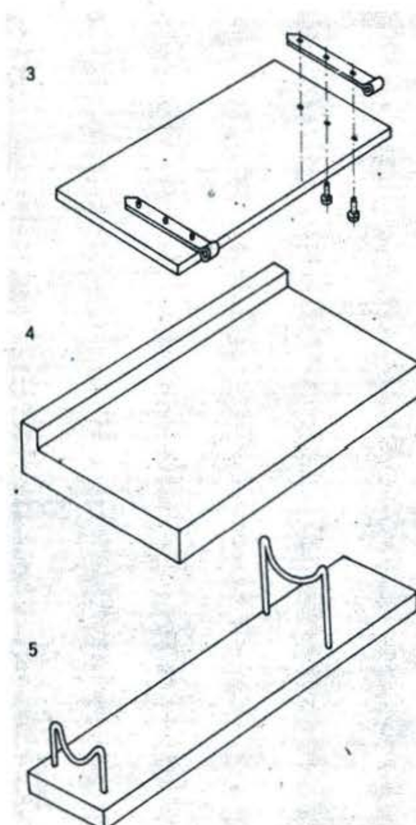


Aufwendig, wenn man sich die Überreste der Schuppentore zusammensuchen muß, um sie wieder zusammenzukleben. Wer allerdings ganz sicher gehen will, der kann auch die Fahrstromzuführung der Schuppengleise von der Stellung der Tore abhängig gestalten. Aber das entspricht dann auch wieder nicht dem Vorbild, denn schließlich ist es Sache des Lokführers, die Maschine an der gewünschten Stelle anzuhalten.
Dürfen aber, wie das bei mir der Fall ist, die kleinen Enkelsöhne schon mal Lokführer spielen, dann kann es durchaus passieren, daß aus lauter Aufregung der Trafo nicht auf Null, sondern genau entgegengesetzt voll aufgedreht wird. Aber keine Angst! Es passiert nichts, denn bei meinem Lokschuppen sind die Scharnierbänder nicht geklebt, sondern mit den Holztoren „verlötet" (Abb. 1).

Das ist nicht etwa das Ergebnis weiser Vorausschau und erst recht nicht der Gedanke an spätere Enkel. Nein – vor 25 Jahren gab es im Handel noch keinen Zweikomponentenkleber und der einfache Alleskleber reichte dafür nicht aus. Also mußte man sich etwas einfallen lassen. Diese Lösung ist auch angesichts heute verwendeter Klebstoffe noch nicht antiquiert.

Die aus Blechstreifen gefertigten Bänder erhalten zwei bis drei kleine Bohrungen, die sich ebenfalls im Schuppentor befinden. Von innen steckt man dann kleine Nägel (möglichst Messingnägel mit Halbrundköpfen) oder weiche Stecknadeln hindurch und verlötet diese oben mit den Bändern (Abb. 3). Es bleibt jedem selbst überlassen, ob er die Nägel vorher auf die entsprechende Länge kürzt oder ob er sie erst nach dem Löten (etwas überstehend) abschneidet und befeilt. So verbundene Metall- und Holzteile sind sehr haltbar – ja, eher brechen die Kupplung bzw. die Puffer der Lok ab, die solchen Schuppentoren zu nahe kommen.

Wie auf den nebenstehenden Abbildungen zu sehen ist, werden die schon „altersschwachen" Holztore demnächst ausgewechselt. Die „neuen" Tore sind schon vor einiger Zeit angeliefert und verladen worden (Abb. 2). Zwar sehen sie ein bißchen schlicht und nackt aus. Hätten die Bänder nicht ein paar imitierte Nietköpfe eingedrückt bekommen (s. a. „me" 5/1972), wäre ja wirklich nichts Auffallendes an ihnen zu entdekken. Solche Blechtore herzustellen, das bereitet natürlich noch weniger Arbeit. Trotz moderner Kleber wurden die Bänder selbstverständlich aufgelötet. Abgesehen davon, daß Lötverbindungen nachweislich haltbarer sind! Ein wei-



3 So sind die im Text beschriebenen Türbänder aufzulöten.

4 Pertinax-Unterlage mit Anschlagleiste

5 Beispiel für einen Lötkolbenhalter; der Draht für die Bügel hat ca. 2 mm Durchmesser

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

terer Vorteil besteht darin, daß die Verbindung bereits wenige Sekunden nach dem Lötvorgang fest ist. Was nicht bedeuten soll, daß ich die Klebetechnik ablehne oder ganz und gar verurteile. Denn bei der Montage kleiner, zusammengelöteter Baugruppen greife auch ich gerne auf diese moderne Technologie zurück.
Zum „Löten" selbst sei gesagt, daß man hierfür zunächst eine geeignete Unterlage benötigt. Dafür eignet sich vorzüglich eine größere Hartgewebe- oder Hartpapierplatte (Pertinax) mit angeschraubter Anschlagleiste (Abb. 4). Diese Leiste ist insofern wichtig, da man ja beim Löten nur eine Hand zur Verfügung hat, um das bzw. die Teile zu halten. Und man kann ein Teil nur gegen das andere drücken bzw. löten, wenn dieses irgendwo anschlägt und gehalten wird. Ferner lassen sich auf einer solchen Platte auch schnell diverse Hilfsmittel, wie z. B. Seitenanschläge o. ä. anbringen, bzw. aufschrauben.
Als Lötkolben sind für größere Arbeiten ein 100-W-Kolben – wie eben für diese Schuppentore – bzw. ein 40-W-Kolben für kleine Teile ausreichend. Auch kann man sich einen Kolbenhalter ganz schnell selbst bauen. Am besten aus einem Holzbrettchen und zwei Drahtbügeln (ca. 2 mm Ø) entstehen (Abb. 5).
Als Flußmittel verwende ich grundsätzlich handelsübliches Lötwasser, das im Verhältnis 1:2 mit Wasser verdünnt wird. Es sollten sich davon aus Sicherheitsgründen immer nur geringe Mengen am Arbeitsplatz befinden. Hierbei bevorzuge ich ein ausgedientes ausgewachsenes Fläschchen Ausziehtusche als standsicheren Behälter. Zum Betupfen der Lötstelle eignet sich ein angespitztes Holzstäbchen. Bei meinen ersten Arbeiten mit Lötfett gab es Schwierigkeiten beim Reinigen der gelöteten Modelle – besonders an unzugänglichen Stellen. Mit Lötwasser behandelte Lötarbeiten muß man nur in heißem Fit-Wasser o. ä. legen, besser noch schwenkend mit klarem heißen Wasser abspülen.
Das Lötfett verwende ich zum Verzinnen der Kolbenspitze. Diese sollte übrigens ab und zu etwas schlank ausgeschmiedet und nachgefeilt werden: Wobei auf eine schlanke Finne zu achten ist. Die saubere blanke Kolbenspitze wird zunächst heiß in das Lötfett getaucht, danach mit einer Zinnperle versehen und damit nochmals in das Lötfett gegeben, wobei sich das Zinn auf der ganzen Kolbenspitze verteilt. Überschüssiges Zinnlot wird über einem flachen Blechdeckel durch Ruckbewegung des Kolbens „abgespritzt".

Damit wäre ich auch schon bei einer vorteilhaften Lötzinngewinnung. Wer seine Anlage mit Kolophonium-Lötdraht bereits verdrahtet hat, wird bemerkt haben, daß sich beim Löten immer wieder überschüssiges Lot am Kolben ansammelt. Dieses habe ich des öfteren in eine Blechschale abgespritzt. Das Lot sammelt sich als viele kleine Kügelchen an.

Diese Kügelchen wurden gesammelt und dienen noch heute meiner Lötkunst. Je nach Lötstelle und Zinnlotbedarf kann man mit dem Kolben ein entsprechend großes bzw. kleines Zinnkügelchen aufnehmen. Man kann auch nach diesem Prinzip verfahren, indem man das Lot von der Stange abnimmt. Das mit dem Kolben aufgenommene Zinn ist ebenfalls auf einer Pertinaxplatte o. ä. abzuspritzen und die so entstandenen Kügelchen in der beschriebenen Weise zu verarbeiten.
Bleibt nur noch zu hoffen, daß ich dem einen oder anderen Modellbahnfreund einen kleinen Tip aus der eigenen Werkstatt geben konnte.

Harald Pietrzok (DMV), Zossen

H0$_m$-Modell 99 211

Fortsetzung aus Heft 1/1987, Seite 22 ff

Aufbau des Gehäuses

Vom TT-Gehäuse werden zunächst alle Bleiballaststücke und der kleine Kessel vor der Rauchkammer entfernt und das Gehäuse entsprechend der Zeichnung getrennt. Nun müssen alle Kesselauf- und -anbauten (Schornstein, Dome, beide Pumpen, Lichtmaschinenattrappe, Glocke) bis auf den letzten kleinen Dom entfernt werden. Den Schornstein und die Dome kann man absägen und die Pumpen mit einem Zahnarztfräser, Schaber oder ähnlichem entfernen. Danach sind die bearbeiteten Stellen mit feinem und feinstem Sandpapier zu glätten. Anstelle des abgesägten Schornsteins ist ein Loch entsprechend dem Durchmesser des neuen Kamins zu bohren. Das Gehäuse der BR 89 (H0) wird nun in seine Einzelteile zerlegt:

- Wasserkasten mit Führerhaus
- Kessel
- Dach mit Führerhausvorderwand und Dachaufsatz. Das geschieht am einfachsten, indem man die Klebeverbindung zwischen Kessel und Führerhausvorderwand löst und dann den Kessel nach vorn herausschiebt.

Nun kann man das Dach mit Vorderwand entfernen und entsprechend der Zeichnung das Führerhaus von den Wasserkästen absägen. Vom Kessel werden Schornstein, Dampfdom, Sandkasten, Glocke und Lichtmaschine abgesägt. Vom Führerhausdach sind die Fensterfront abzusägen, die beiden Löcher auf dem Dach zu verspachteln und zu verschleifen.

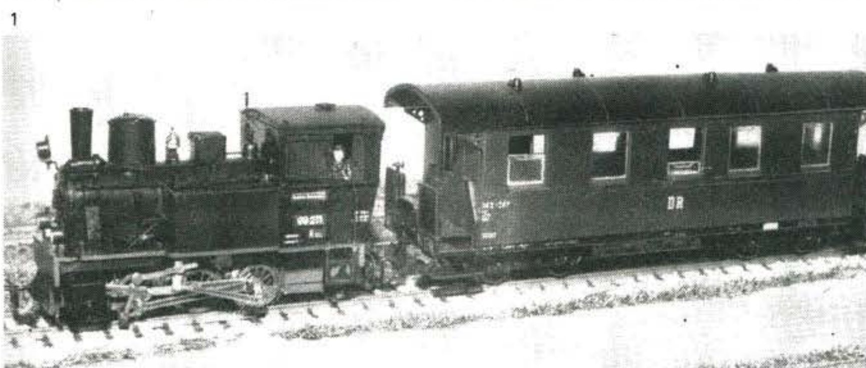
Aus der Rückwand des Führerhauses und aus dem Dach ist entsprechend der Zeichnung ein fünf Millimeter breiter Streifen herauszusägen. Danach kann man die Teile wieder zusammenkleben. Jetzt wird das neu entstandene Führerhaus mit dem Kessel der TT-Lok verklebt. Und zwar so, daß Wasserkastenoberkante und Führerhausfensterunterkante eine Linie ergeben. Da die alte Fensterfront nicht verwendet werden kann, wird aus dem Wasserkasten der BR 89 ein entsprechend der Fensterfront großes Stück ausgesägt und gemäß der Zeichnung bearbeitet. Die Kanten der neuen Fensterfront sind im Winkel von 45° schräg zu feilen (Gehrung), in das Führerhaus einzupassen und zu verkleben. Nun haben wir noch Vorder- und Rückwand des Führerhauses dem Dachradius anzupassen sowie das Dach aufzukleben. Der Kamin wird in die vorbereitete Bohrung geklebt, und Dampfdom sowie Sandkasten sind mittels einer Halbrundfeile dem Kesseldurchmesser anzupassen und an entsprechender Stelle zu befestigen.

Außerdem sind noch Läutewerk, Lichtmaschine, Wasserkastendeckel und Federpakete anzubringen. Die Wasserkastendeckel der „ex 89" sind vor dem Aufkleben auf eine Stärke von 1 mm bis 1,5 mm abzufeilen. Jetzt fehlt nur noch ein neuer Dachlüfter. Dazu wird genau mittig auf dem Dach in Höhe der Führerhaustüren ein Loch gebohrt und ein gewölbter H0-Puffer eingeklebt. Abschließend ist in den Sanddom ein Loch (2 mm ∅) für die Gehäusebefestigungsschraube zu bohren und anzusenken. Damit wäre das Gehäuse fertig und die abschließenden Komplettierungsarbeiten können beginnen.

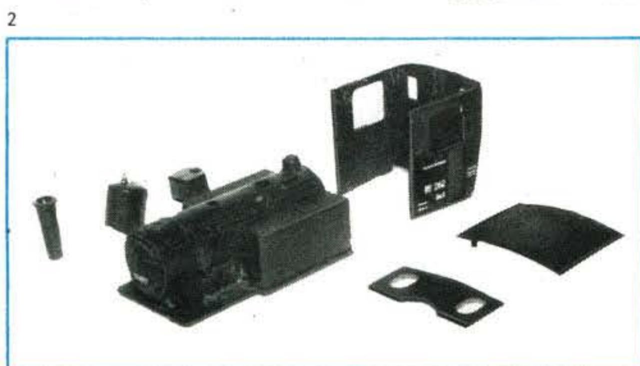
Abschließende Arbeiten

Das Gehäuse wird nun probehalber auf das Fahrgestell aufgesetzt; durch die Bohrung im Sandkasten wird auf der verlängerten Getriebeabdeckung die Stelle für die neue Befestigungsbohrung

1



2



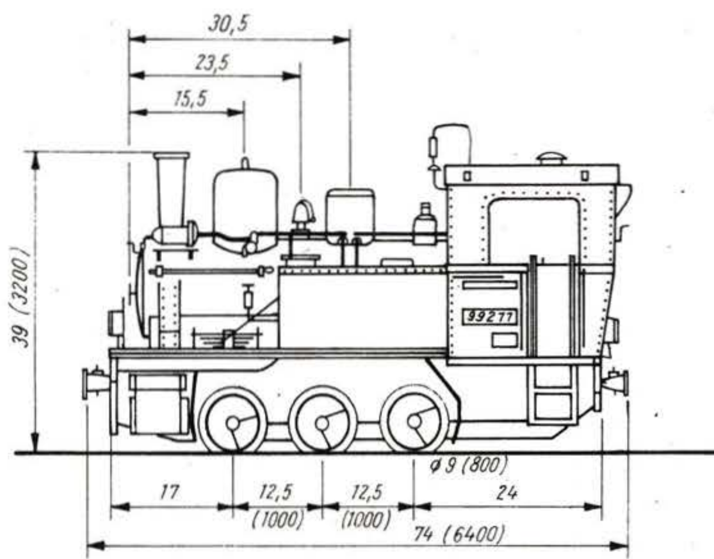
3

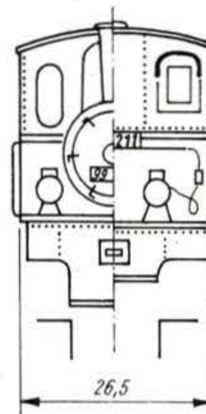


4



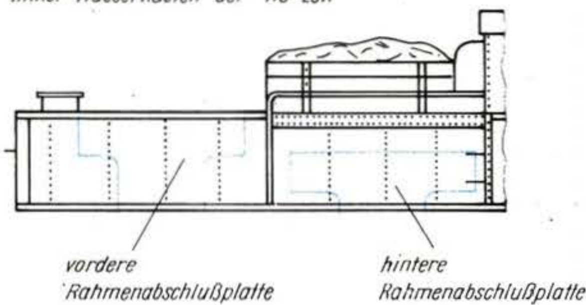
1 Das H0$_m$-Modell der 99 211, allerdings mit einem H0$_m$-Wagenmodell der ehemaligen Gera-Meuselwitz-Weitz-Mumsdorfer Eisenbahn (GMWE)
2 Hauptbestandteile des Lokgehäuses
3 Diese Abbildung verdeutlicht, wie der Kessel der TT-Lokomotive mit dem verschmälerten Führerhaus der H0-Lokomotive zusammengefügt wird.
4 Das Gehäuse im Rohbauzustand, ohne Leitungen und Details
5 Zeichnungen des zu verändernden Modells oben: Maße für das Modell der 99 211; in der Mitte: die zu verändernden Teile am H0-Modell; unten: die bemaßten Teile (Rahmenabschleppplatten und Führerhausvorderwand)

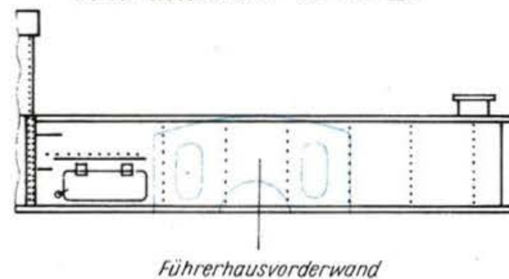




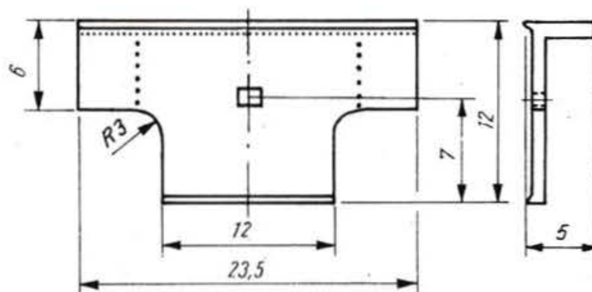
Klammermaße = Vorbildmaße

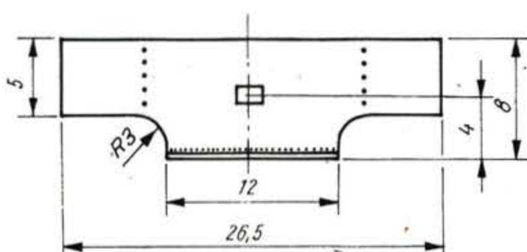
Vorder- und Rückansicht

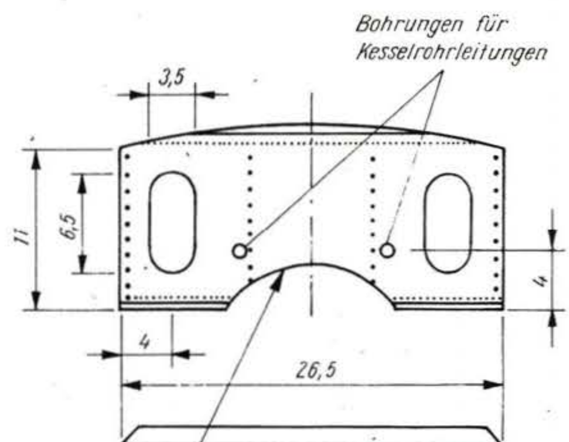




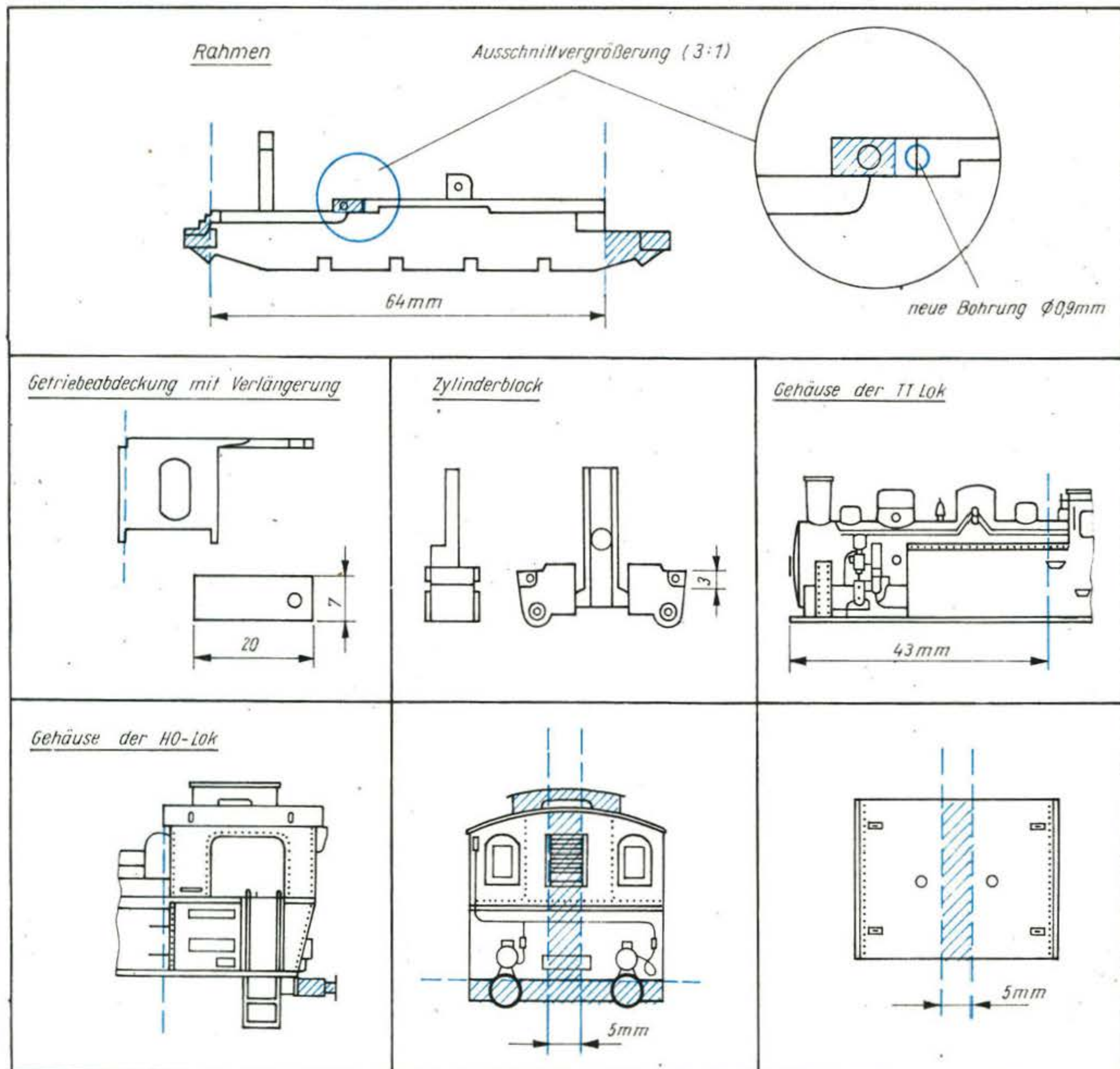
M 1:1







M 2:1



6 Zu verändernde Details. Die farbig schraffierten Teile sind zu entfernen und die ebenfalls farbig gedruckten Strichlinien stellen Sägeschnitte dar.
Fotos und Zeichnungen: Verfasser

gekennzeichnet. Danach kann das Gehäuse wieder abgenommen und die Gewindebohrung für die Gehäusebefestigungsschraube angebracht werden.
Die beiden Rahmenabschlußplatten sind nach der Zeichnung aus den Wasserkästen des 89er-Gehäuses anzufertigen. Die beiden Rahmenabschlußplatten und die Führerhausvorderwand sollten unbedingt aus den auf der Zeichnung angegebenen Stellen der Wasserkästen entnommen werden, da der Nietreihenabstand nicht überall gleichgroß ist und es sonst unter Umständen auf diesem Teil zu einem asymmetrischen Nietreihenabstand kommen kann.

Das Gehäuse wird nun wieder auf das Fahrgestell gesetzt, um die beiden Rahmenabschlußplatten an Gehäuse und Rahmen anzupassen und am Rahmen zu befestigen. Zuvor dürfen jedoch nicht die Aussparungen für die Kupplungen sowie das Lackieren der Teile vergessen werden. Dabei sollten wir nicht das Oberteil der vorderen Rahmenabschlußplatte lackieren! Die angegebenen Maße für die Kupplungsbefestigung sind nur Richtwerte: die genauen Maße sind selbstverständlich abhängig von der verwendeten Kupplungsart und deren Einbauhöhe. Bei dem abgebildeten Modell wurden TT-Kupplungen eingebaut, auf der Zeichnung sind hingegen Trichterkupplungen dargestellt. Die Kupplungen wurden nur eingeklebt, da sie bei diesem kurzen Fahrzeug nicht unbedingt beweglich sein müssen. Auf das unlackierte obere Teil der vorderen Rahmenabschlußplatte werden nun die beiden vorderen Loklaternen geklebt. Das Gehäuse wird dann entsprechend dem Foto mit Rohrleitungen, Griffstangen, Dampfpfeife usw. komplettiert und anschließend mattschwarz lackiert. Dafür eignet sich besonders „Chemolin" Alkydharz Autolack „ralley matt".
Ist die Lackierung beendet, so können wir die Nummern- und Gattungsschilder anbringen. Wer ein ganz vorbildgerechtes Aussehen erreichen will, der kann auch noch am Fahrgestell Schienenräumer und Sandfallrohre sowie am Gehäuse den Bretterschutz für die offenen Seitenfenster bzw. vorn und hinten einen Laternenhalter für die dritte Loklaterne anbringen...

Günter Kühn, Gospersgrün

Einfacher geht's nicht!

– oder:
Wie entsteht eine BR 95-Kohle?

Seit Ende vergangenen Jahres bietet das neue Spitzenmodell des VEB PIKO Sonneberg – die ölgefeuerte Baureihe 95 – ausreichend Gesprächsstoff. Zwar ist dieses H0-Modell hervorragend detailliert, aber nur „begrenzt" auf zeitlich festgelegten Anlagen verwendbar. Wer sich in diesem Zusammenhang auf die – aus der Sicht der Dampflokfreunde wohl tollen – 50er Jahre festgelegt hat, wird sicher bedauern, daß die erste ölgefeuerte 95er (und zwar die 95 004) „erst" ab November 1964 vom Bw Probstzella eingesetzt wurde.

Es empfiehlt sich also, das o. g. Modell in eine kohlegefeuerte Maschine umzurüsten. Schließlich hat es sogar nach der Umnumerierung 95er gegeben, die nie auf Ölfeuerung umgebaut waren: 95 1017-3, 95 1018-1, 95 1019-9 und 95 1021-5.

Welche Bauteile benötigt man für diesen Umbau? Zunächst empfehlen sich diverse Zurüstteile (Lehmann) wie ein Druckluftläutewerk (L 14), vier einstufige Luftpumpen (L 66) und eine Einheitsloklaterne (L 36). Aus dem MAMOS-Bausatz „zwei Rohbau-Siedlungshäuser" (2/15) stammen drei Stück Holzbohlenimitation (vom Gerüst). Die gewünschte Lok-Nummer bestelle man zweckmäßigerweise bei der AG 3/14 „Saxonia" Dresden. Darüber hinaus werden folgende Hilfsmaterialien benötigt: ein Stück N-Fahrleitung, Zeichenkarton und Pappe.

Im ersten Arbeitsschritt trennen wir das Lokgehäuse vom Fahrwerk und legen letzteres beiseite, denn es wird für den Umbau nicht benötigt.

Wir entfernen vom Führerhaus mittels Messer, Rasierklinge, kleiner Feilen und feinstem Schleifpapier die beiden Fenstersichtblenden an der Führerhausrückwand. Und zwar vorsichtig, um nicht die Nieten am Fensterrahmen sowie an der Führerhausrückwand bzw. das Führerhausdach zu beschädigen.

Die Gehäusekonstruktion unserer 95er kommt dem Umbau sehr entgegen, weil der Heizölbehälter separat auf das übrige Gehäuse aufgeklipst wurde.

Wir entfernen daraus das Lichtleitprisma für die dritte Tenderlaterne. Mit einer Schlichtfeile begradigen wir nun die Rückseite; d. h. entfernen die dritte Laterne, die Trittstufe und die elektrischen Leitungen. Sind diese Arbeiten beendet, wären die Bohrungen für die Griffstangen 1400.02 und die Aufstiegleiter 1400.03 mit Epasol EP 11 zu verschließen. Sobald der Kleber ausgehärtet ist, kann das Gehäuseteil mit feinstem Schmirgelpapier (zu empfehlen ist Wasserschleifpapier) sauber und ordentlich verschliffen werden.

Daraufhin reißen wir das Gehäuse 10,5 mm ab Unterkante an und sägen den restlichen oberen Teil mit einer Laubsäge ab. Anschließend wird das Teil winklig gefeilt, so daß sich eine Gesamthöhe von 10 mm ergibt.

Aus den drei Holzbohlenimitationen entsteht der Kohlenkastenaufsatz. Die Bohlen sind deshalb zunächst auf der Rückseite plan zu feilen und lt. Zeichnung anzufertigen. Zu beginnen ist mit den zwei Seitenteilen. Sind diese verklebt, passen wir das rückseitige Aufsatzbrett genau ein. Und sobald auch diese Klebestellen ausgehärtet sind, verschleifen wir sie sorgfältig, ohne dabei die Holzmaserung der Aufsatzbretter zu beschädigen.

Aus Zeichenkarton schneiden wir sechs Streifen mit den Abmessungen 5 mm × 1 mm heraus, die sowohl seitlich und rückwandig als „Haltewinkel" an Aufsatzbrettern und Kohlenkasten (siehe Zeichnung) geklebt werden.

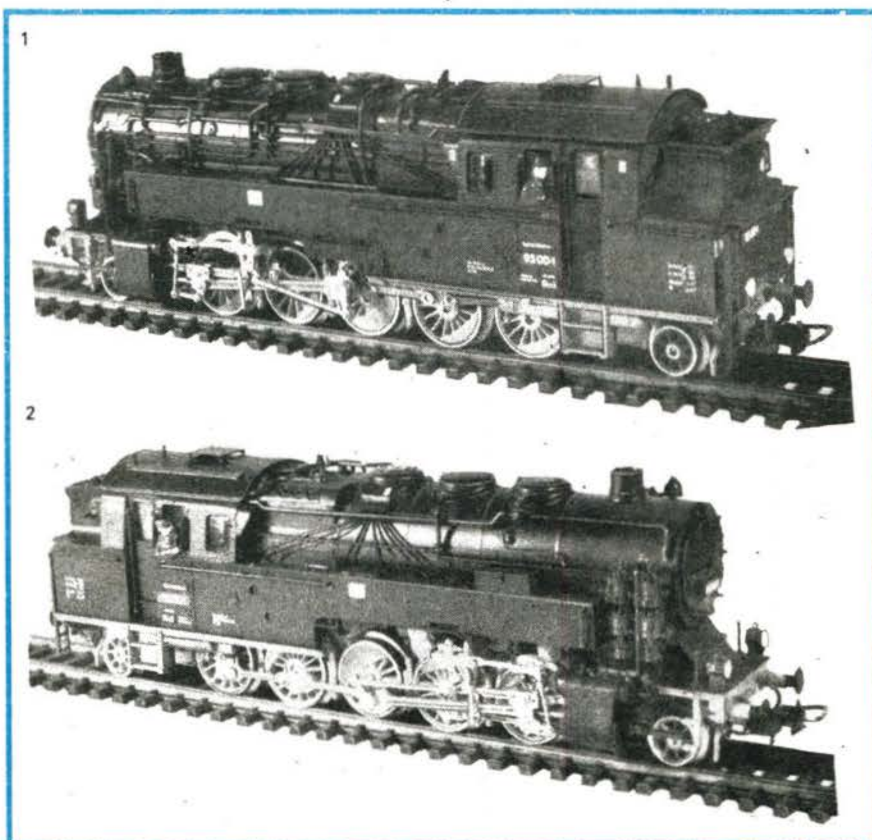
In den nun fertigen Kohlenkasten paßt in Höhe der Aufsatzbretter ein „Boden" aus Pappe. Nun holen wir „einen Eimer Steinkohlen" aus dem Vorratsbunker und zerkleinern die Stücke mit einem Hammer. Unser Kohlenkasten wird am besten mit einem Gemisch aus Holzkaltleim und stark zerkleinerten Kohlestückchen beschickt. Der Leim wird nach dem Aushärten farblos.

Wenn wir nun noch in der Bastelkiste einen „ausgemusterten" Kessel einer BR 41 oder BR 03 finden, können von diesen die Trittstufen für den Kohlenkasten unserer Lok abfallen. Mit einer Rasierklinge schneiden wir uns zwei Trittstufen unterhalb des Sanddomes ab und kleben diese laut Zeichnung an den Kohlenkasten.

Die Griffstangen für die Kohlenkastenrückwand! Wir fertigen diese nach Zeichnung aus einem Stück N-Fahrleitung und biegen die Enden an den entsprechenden Stellen im Winkel von 90° nach hinten. Danach können die Kohlenkastenrückwand angerissen und 0,6-mm-Löcher gebohrt werden. Nachdem die Griffstangen mit Saladur eingeklebt sind, bekommt der Kohlenkasten in der Mitte die dritte Laterne des Dreilicht-Spitzensignals. Anschließend wäre der fertige Kohlenkasten noch mit mattschwarzem Lack zu behandeln.

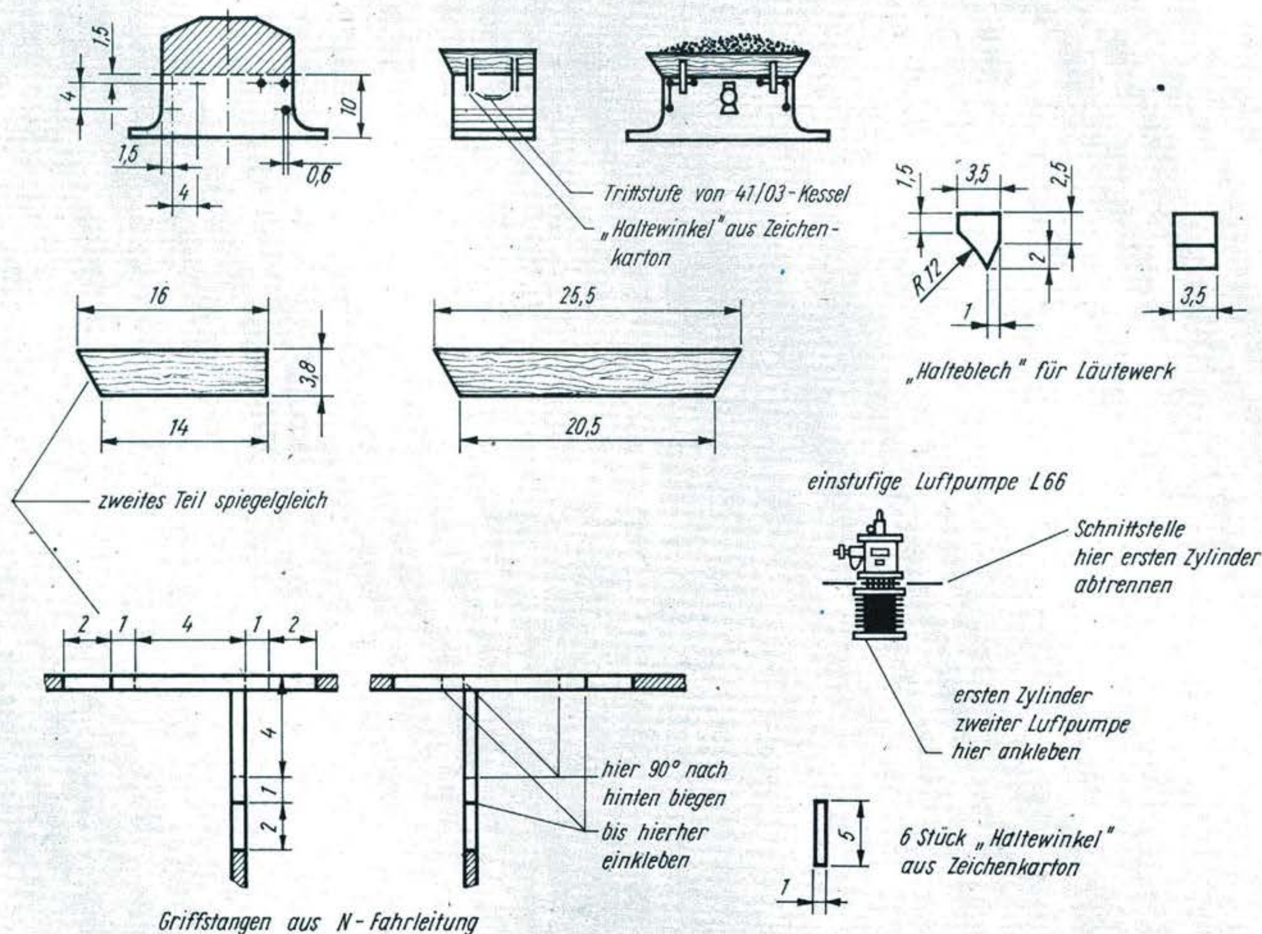
Zunächst fertigen wir aus den vier einstufigen (Lehmann-)Luftpumpen zwei zweistufige Luftpumpen. Das geschieht wie folgt: Von zwei solchen Pumpen sind mit einer Rasierklinge die Zylinder abzuschneiden und je einer an die jeweils zweite Luftpumpe unterhalb ihres Zylinders anzukleben. Danach können die beiden zweistufigen Pumpen an Stelle der Doppel-Verbundluftpumpe befestigt werden.

Am Kessel entfallen die Griffstange 1210.04 und das entsprechende Gegenstück auf der



1 Das PIKO-Modell der Baureihe 95 in Kohleausführung; bei dieser Seitenansicht sind deutlich die Veränderungen im Tenderbereich zu erkennen.

2 Lokführerseite des neuen Modells mit den ausgetauschten zweistufigen Luftpumpen



3 Die für diesen Umbau notwendigen Einzelteile – Zeichnung unmaßstäblich

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Heizerseite. Die Bohrungen dafür werden nach der schon beschriebenen Methode mit EP 11 verspachtelt und geschliffen.
Schließlich stellen wir noch ein „Halteblech" aus Plasteabfällen für das Druckluftläutewerk (L 14) her. Es bekommt mittig von oben eine 1,4-mm-Bohrung, die das Läutewerk aufnimmt. Beide Teile werden nun unmittelbar vor dem Turbogenerator und etwas tiefer als dieser an die Rauchkammer geklebt. Wer nun noch die Leitungen auf dem Belpaire-Hinterkessel entsprechend dem Vorbild ändern will, kann das nach den Zeichnungen in (1/2/3 oder 4) tun. Zum Schluß werden alle bearbeiteten Stellen am Kessel mattschwarz nachlackiert und die neuen Loknummernschilder, deren Schnittkanten mit einem Faserschreiber geschwärzt wurden, angeklebt. Meine neue 95er wird nunmehr als 95 041 zum Einsatz kommen.

Quellenangaben

(1) Ing. G. Fiebig: Die 1'E1'h2-Güterzugtenderlokomotive der BR 95. – modelleisenbahner, Berlin, 25 (1976) 3, S. 89 bis 90-
(2) M. Weisbrod / H. Müller / W. Petznick: Dampflok-Archiv, Baureihen 60 bis 96. – transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1978.
(3) W. Beyer /E. Ehle: Über den Rennsteig – von Sonneberg nach Probstzella. – transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1983.
(4) W. Steinke: Die Rübelandbahn. – transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1982.

Hans-Joachim Wilhelm (DMV), Berlin

Von Neustadt nach Neukirch

Die TT-Anlage des Modellbahnfreundes Franz Scholz, Kreischa

Als ich Franz Scholz kennenlernte – wir hatten vor unserem Treffen nur kurz miteinander telefoniert – war er gerade damit beschäftigt, Wagenmodelle der Harzquerbahn zu basteln. Und das im Wohnzimmer, während die Ehefrau das Fernsehprogramm genoß... Ein Mann also, der ohne die „Fummelei", von der andere angesichts des Maßstabs 1:120 eher kribbelig werden, nicht mehr auskommt.
Franz Scholz ist einer der Modelleisenbahner, die sowohl richtig zupacken können, aber andererseits filigranste Arbeiten zustande bringen. Ich war neugierig auf seine persönliche Geschichte, wie er zu diesem Hobby fand und was ihn so fasziniert.

Der heute 53jährige Kreischaer lernte den Beruf eines Feinblechners, arbeitete als Bauklempner, Dreher und ist jetzt im Gerätebau tätig. Aber in seinem Heimatort schätzt man ihn außerdem wegen seines Geschicks. Man kann sozusagen in allen handwerklichen und technischen Fragen bei ihm anklopfen. Und nicht von ungefähr, denn wie er selbst meint, liegt handwerkliches Geschick sozusagen in der Familie. Das beweist die nebenstehend vorgestellte TT-Anlage. Doch wer einmal seine Werkstatt betreten darf, wird staunen, wie viele selbstgebastelte Dinge, vor allem Lokomotiv- und Wagenmodelle sowie Details für die Landschaftsgestaltung, dort zu entdecken sind.

anlage

Die Konsequenz: TT

Franz Scholz begeisterte sich schon immer für den Modellbau. Nur schwärmte er früher auch für Flugzeuge und Schiffe. Und ihm erging es wie vielen anderen Modellbahnfreunden: Seine ersten Modellbahn-Erlebnisse reichen zurück in die Schul- bzw. Lehrzeit. Nur mangelte es nach dem zweiten Weltkrieg an entsprechenden Möglichkeiten und der Zeit. Mitte der 50er Jahre erwachte aber seine Begeisterung erneut. Anfangs für die Nenngröße H0, als jedoch die ersten TT-Modelle der Firma Zeuke & Wegwerth in die Geschäfte kamen, stand sein Entschluß fest: Er stieg um, sozusagen „eine Nummer" kleiner! Daß er sich so zeitig dafür entschied – und dabei blieb – liegt seiner Meinung nach an den viel günstigeren Möglichkeiten in dieser Nenngröße. Sowohl hinsichtlich des Platzbedarfs als auch in puncto Gleisplangestaltung!

In den ersten Jahren mußte er zunächst sehr viel improvisieren, denn es gab damals weder Weichen noch viel Zubehör. Ja, für seine Weichen wickelte er sogar die Spulen selbst. Und vieles entstand in jenen Jahren nach veränderten H0-Bauplänen! Daß er heute so geschickt und versiert ist, verdankt er vor allem einer langjährigen Erfahrung und eines Prinzips: Selbst das unscheinbarste Stück Draht oder Blech wird nicht einfach weggeworfen, sondern findet mal eine Verwendung. Wie Franz Scholz sagt, hat es ihn auch als jungen Mann eher in die Bastel-Werkstatt als auf das Tanzparkett gezogen ... Und wen wundert's, daß er in „seinem Reich" erst richtig ins Schwärmen gerät. Goldene Hände und die Akribie sind ihm ohnehin eigen.

Er bevorzugt seit nunmehr fast 30 Jahren die Nenngröße TT und bezeichnet sich seit 25 Jahren als ernsthaften Modelleisenbahner. Damals entstanden seine ersten selbstgebauten Modellfahrzeuge. Weshalb seine persönliche Entwicklung vielleicht auch gewisse Parallelen mit dem Entstehen und Gedeihen unseres Verbandes aufweist. Aber damit wären wir schon bei einem ganz anderen Thema:

Seine AG 3/55 Kreischa

Diese inzwischen auch außerhalb Kreischas bekannte Gruppe begeisterter Modelleisenbahner hat er vor Jahren mit ins Leben gerufen. (Über diese Gemeinschaft haben wir im „me" 10/1986 ausführlicher berichtet). In der AG findet er nicht nur Gleichgesinnte, sondern auch den geistigen Rückhalt für so manche Modellbau-Idee. Wobei es überhaupt nicht stört, daß er dort an einer H0-Großanlage mitwirkt. Denn wer wie er „klein", in der Nenngröße TT bauen kann, kommt auch in H0 über die Runden! Außerdem schwören vier andere Freunde wie er auf TT. Am gefragtesten sind allerdings seine Erfahrungen im Gelände-, Landschafts- und Gebäudemodellbau. Andererseits hilft ihm vor allem der Modellbahnfreund Müller bei „elektrischen Fragen". Neben den fachlichen spielen auch gesellige Aspekte eine Rolle; schließlich gehört auch seine Ehefrau der AG an!

Die Anlage

Franz Scholz hat bisher fünf Heimanlagen gebaut. Aber eigentlich ist die neuste eher eine Ausstellungsanlage, denn zwischen den AG-Veranstaltungen ruht sie auf dem Boden des Hauses. Die immerhin fast fünf Quadratmeter große Anlage entstand 1980/81, und zwar, weil zur ersten Modellbahn-Ausstellung der AG 3/55 dringend Heimanlagen benötigt wurden. Die „alte" TT-Anlage war ohnehin überholungsbedürftig und wurde abgerissen. Im Verlaufe von nur acht Wochen entstand dann eine völlig neu konzipierte Anlage, die später durch ein Mittelteil erweitert wurde. Die hier näher vorgestellte Anlage ist 3,25 m × 1,50 m groß und existiert im jetzigen Zustand seit 1984. Sie wurde bisher sechs Mal in Ausstellungen auch außerhalb Kreischas gezeigt. Und sie zählt stets zu den besonderen Attraktionen. Diese recht imposante und wohl durch ihre hervorragende Landschaftsgestaltung ansprechende Miniaturwelt ist speziell für diesen Zweck gebaut worden. Auch als Lehr- und Demonstrationsstück!

Das Anlagenthema

Franz Scholz ließ sich bei der Gestaltung vom Charakter der Muldenthalbahn inspirieren. Die Streckenführung entstand auf der Basis eines H0-Gleisplanes. Ursprünglich fiel die Wahl auf eine eingleisige Nebenbahn mit zwei Endbahnhöfen sowie einem Kreuzungsbahnhof. Aber dies hätte wiederum im Ausstellungsbetrieb, wo ja die Zuschauer möglichst viel erleben, also sehen wollen, nicht den gewünschten Effekt gezeigt. Deshalb wurde der Gleisplan für eine reine Fahranlage modifiziert und die beiden Endbahnhöfe einschließlich verdeckter Kehrschleifen verändert. Dadurch ist es dem Zuschauer nicht auf Anhieb möglich, das eigentliche Betriebsgeschehen zu erfahren. Später ist die zweigleisige Hauptbahn mit dem im Mittelteil befindlichen Bahnhof dazugekommen.

Konkrete Vorbildsituationen gibt es für dieses Anlagenthema nicht. Und voraussichtlich bleibt die Anlage auch zukünftig in der jetzigen Form bestehen.

Der Aufbau und die Landschaftsgestaltung

Es handelt sich um eine überaus leichte Anlage, wiegt sie doch nur etwa 50 Kilogramm. Sie entstand in Rahmenbauweise (mit Querstreben) und verfügt über einen in Rippenbauweise ausgelegten Geländeteil. Es sind ausschließlich mehrlagige Wellpappen und keine Hartfaserplatten verwendet worden. Die Anlage besteht aus vier gleichgroßen Teilen – ähnlich einem Baukastensystem – und kann, in speziellen Rahmen verpackt, leicht und problemlos transportiert werden.

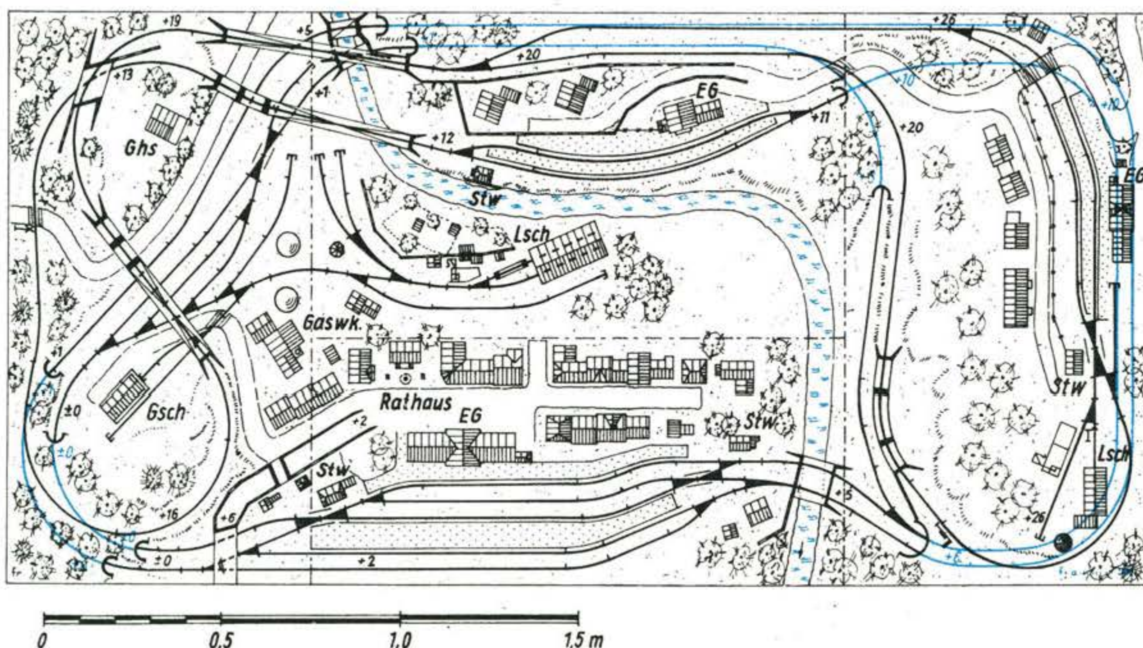
Ursprünglich hatte die Anlage eine U-Form, ist jetzt aber aufgrund des Mittelteils in sich geschlossen. Die Landschaft wurde aus verleimten Packpapier modelliert, mit Geländematten überzogen sowie die Felsen aus Schaumpolystyrol nachempfunden. Des weiteren sind vor allem natürliche Stoffe wie Ostseesand und Pflanzenteile verwendet worden. Und wie die Abbildungen zeigen, beherrscht Modellbahnfreund Scholz die hohe Schule der Landschaftsgestaltung. Beispielsweise hat er fast 1200 Modellbäume angefertigt. Dabei besticht dieser Mischwald durch seine Vielfalt. Des Rätsels Lösung? Man schlage in älteren „me" nach oder lerne, welche Pflanzen sich am besten für unser Hobby eignen. Franz Scholz geht mit wachem Auge durch die (landschaftlich ansprechenden) Wälder um Kreischa und weiß, die Pflanzen im richtigen Blütenzustand zu „ernten". Er hat deshalb vor allem Goldrute in den unterschiedlichsten Blüten, Johanniskraut, Vogelrispe (die vorher der Wellensittich abfrißt!) sowie Äste und Zweige, insbesondere der Ligusterhecke, verwendet. Die getrocknete Goldrute ist am besten zu zerlegen und mit Hilfe der Spritzpistole mit Nitro einzufärben. Allerdings sollte man sich vorher genau die einzelnen Baumarten in der Natur ansehen!

Einfacher zu fertigen sind die Nadelbäume: Drahtschlaufen in die Baststücke gesteckt, dann verdrillen, in Baumform beschnitten, in farblos abtrocknenden Leim tauchen und mit Streumehl behandeln. Pro Laub- bzw. Nadelbaum braucht man 20 Minuten.

Übrigens entstanden mehrere Gebäudemodelle nach Vorlagen von Günter Fromm bzw. eigenen Unterlagen.

Hingegen sind die Brücken nach eigenen Ideen entstanden. Auf der Anlage liegen etwa 45 Meter Gleismaterial, 30 Weichen sowie vier DKW. Ein Zug benötigt für eine Tour fast sieben Minuten. Für den Betrachter entsteht der Eindruck einer „endlosen" Strecke.

Es sind außerdem sieben Stromkreise sowie getrennte Fahr- bzw. Zubehörtrafos vorhanden. Die verwendete Mittelpunktschaltung begünstigt den Kehrschleifenbetrieb; auf elektronische Details ist bewußt zugunsten einer einfachen Handbedienung verzichtet worden. Deshalb werden auch meistens auf den ohne Blockabschnitte ausgerüsteten Strecken nur zwei Züge eingesetzt, die im Interesse der Gesamtwirkung möglichst kurz sein sollen ..., meint Franz Scholz. Und außerdem dominiert bei ihm die Dampftraktion. Weshalb? Kindheits- und Jugenderinnerungen. Doch Franz Scholz beschäftigt sich seit mittlerweile 25 Jahren auch sehr erfolgreich mit dem Bau von Fahrzeugen.



Der Triebfahrzeugpark

Wenn die vielen Umbau- bzw. gänzlich selbstgefertigten TT-Modelle nicht gerade auf der Anlage ihre Runden drehen und die Zuschauer in Begeisterung versetzen, dann befinden sie sich in der Vitrine. Am besten gelungen sind u. a. Modelle der Baureihen 80, 98^0 und 55. Doch die Palette reicht bis zu den Baureihen S 3/6, 03, 22, 38, 42, 84 und 93, obwohl Franz Scholz nicht minder für viele Ellok-Oldtimer schwärmt. Darunter gibt es sogar viele Wettbewerbsteilnehmer und -gewinner. Ein Thema, über das zu gegebener Zeit zu berichten ist.

Apropos Modelle: Diese erfolgreichen Arbeiten sind zugleich das Ergebnis langjähriger freundschaftlicher Beziehungen zu den Pirnaer Modellbahnfreunden.

Ein Blick in die Zukunft

Man mag geneigt sein zu glauben, daß die heute vorgestellte Anlage nur ein Testfall für die eigentliche Heimanlage darstellt.

Wie mir Modellbahnfreund Scholz verriet, will er demnächst eine 5 m × 3 m große hufeisenförmige Anlage in Angriff nehmen. Den dafür notwendigen Hobbyraum besitzt er schon – und auch angesichts der umfangreichen Fahrzeugsammlung ist dieses Projekt nur noch eine Frage der Zeit. Denn dem im „me" 9/1986 vorgestellten Langenschwalbacher-Zug fehlt lediglich eine große Fahranlage!

Geplant ist eine zweigleisige Hauptbahn mit mehreren (!) Nebenbahnen. Dann werden sowohl Schmalspur- als auch Zahnradbahnen trassiert bzw. sogar die Masten für eine elektrifizierte Strecke gesetzt.

Wie es bei H.-J. Bänsch, Cottbus, – dessen Heimanlage wie im „me" 12/1986 vorgestellt haben – der Fall ist, liebäugelt auch Franz Scholz mit Motiven der Harzquerbahn. Aber ausnahmsweise sollen dann auch Motive der Berner Oberlandbahn zu sehen sein. Verbirgt sich dahinter vielleicht die Begeisterung für die alpenländische Eisenbahnwelt? Jedenfalls darf man gespannt sein.

Schließlich sollte jede Anlage eine eigene, unverwechselbare Note haben. Wie die 1985 am Berliner Fernsehturm gezeigten Anlagen – und er erinnerte mich dabei an die „winterliche Windbergbahn" ebenso wie an die „Trümmerbahn" (vgl. „me" 5/1986).

Weil eben viel mehr Ausstellungsbesucher wissen sollten, wie ernsthaft es viele Modelleisenbahner mit ihrem Hobby nehmen. Und bestimmt hilft die Anlage von Modellbahnfreund Scholz, daß sich Menschen bei dieser Gelegenheit nicht nur näherkommen, sondern auch nicht vergessen, daß unser Hobby vor allem nur unter friedlichen Bedingungen bestehen und sich weiterentwickeln kann...

In diesem Zusammenhang danken wir Modellbahnfreund Scholz und den Freunden der AG 3/55 für die freundliche Unterstützung und Information in Vorbereitung dieses Beitrages.

Für Interessenten: Diese TT-Heimanlage ist vom 14. bis 22. Februar in der Modelleisenbahn-Ausstellung der AG 3/55 im „Erbgericht" Kreischa zu sehen. Außerdem werden dort neben der H0-Gemeinschaftsanlage weitere Heimanlagen sowie mehrere Fahrzeugmodelle gezeigt. Siehe auch „dmv teilt mit" auf Seite 20 dieser Ausgabe!
Redaktion

1 Im Bahnhof Neudorf wartet der Personenzug auf die Durchfahrt des Ganzzuges. Ein TT-Modell der Baureihe 52 hat acht leere vierachsige Talbot-Schüttgutwagen am Haken. Hierbei handelt es sich ausschließlich um selbstgebaute Fahrzeugmodelle.

2 Eine BR 80 (ein Umbaumodell) hat sich mit einem Personenzug dem Steinviadukt der Bergstrecke genähert. Die vielen unterschiedlichen Laub- und Nadelbäume lassen ein weiteres „Spezialgebiet" von Franz Scholz erkennen: Er bastelt seine Bäume und Sträucher aus Hölzern und Gräsern selbst. Und wirken diese Birken, Tannen und Kiefern nicht weitaus natürlicher als so mancher handelsübliche Baum?

3 Lokeinsatzstelle des Bahnhofs Neustadt. Die 93er und 64 stehen einsatzbereit vor dem kleinen Lokschuppen. Offensichtlich mußte die 55er infolge mehrerer Schäden abgestellt werden. Die auf Abb. 2 gezeigte Maschine der Baureihe 80 hat inzwischen Neustadt erreicht und wird sofort bekohlt.

4 Auch im Bahnhof Neukirch treffen sich mehrere selbstgebaute Modelle: Eine Lokomotive der Baureihe 98^0 (ausnahmsweise) vor einem „Langenschwalbacher Zug" (vgl. „me" 9/1986, 3. US); auf dem Ladegleis ist ein vierachsiger Rungenwagen mit Bretterladung abgestellt.

Rücktitel oben: Panoramablick über den Bahnhof Neustadt. Ein aus Modellen des VEB BTTB gebildeter Personenzug steht dort abfahrtbereit. Die Gebäudemodelle entstanden hingegen aus handelsüblichen Bausätzen bzw. einigen Umbaumodellen, allerdings sind alle Brücken in eigener Regie gefertigt worden.

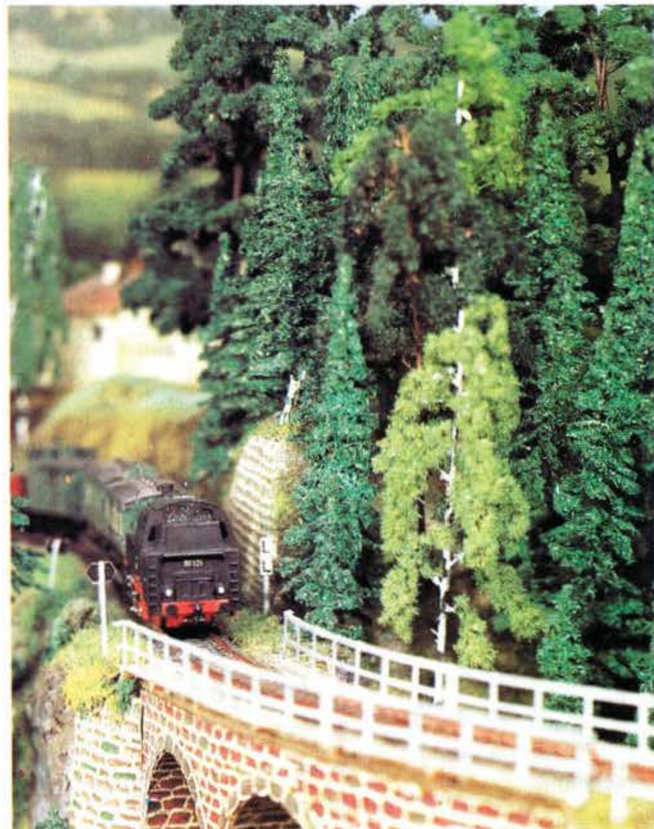
Abb. unten: Hoch über der Talsohle auf dem Viadukt: P 903 mit einer Maschine der Baureihe 84 sowie handelsüblichen Bi-Wagen. Vor dem Einfahrtsignal zum Bahnhof Neustadt wartet eine 18^5 mit einem (nicht zu sehenden) Eilzug.

Fotos: Albrecht, Oschatz
Zeichnung: F. Scholz, Kreischa

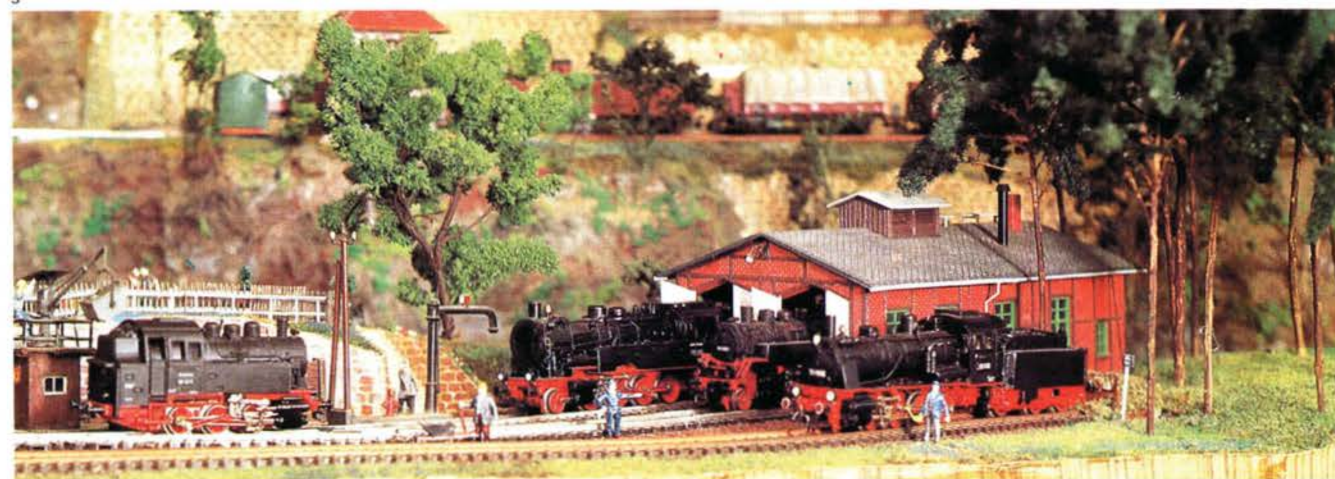
1



2



3



4



Fast fünf Quadratmeter groß ist die TT-Heimanlage des Modellbahnfreundes Franz Scholz aus der AG 3/55 Kreischa. Über diese gelungene Anlage berichten wir ausführlicher auf den Seiten 34ff.

Fotos: Albrecht, Oschatz

